

ВСТРЕЧАЕМСЯ НА ГОНКЕ ЗВЕЗД 23 ФЕВРАЛЯ › 196
№2 (980) ФЕВРАЛЬ 2013 WWW.ZR.RU
ЗР! ›20
За рулем
GRANTA, CHANCE, LOGAN С АВТОМАТАМИ › 70
АВТОШОУ В ГОРОДЕ АНГЕЛОВ › 146
ПЛАТНЫЕ СТОЯНКИ ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО? › 174
ISSN 0321-4249
13002
9 770321 424007
COBALT
› 48 ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ
CHEVROLET COBALT
У ЯДЕРНОЙ БОЕГОЛОВКИ ДВА ДНЯ В РАКЕТНОЙ ЧАСТИ › 222
GRANTA 2013 ГОДА В НЕЙ БУДЕТ МНОГО НОВОГО › 144
РАНЬШЕ ВСЕХ ALMERA И СОПЕРНИКИ › 104
РУССКАЯ СБОРКА СЛУХИ И ФАКТЫ › 92
ВОДИТЕЛЬ ВЫХОДИТ НА СВЯЗЬ › 136
МИМО ПРОБОК ЧЕЛОВЕК И НАВИГАТОР › 96

За рулем

№02 2013 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 980-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ Сергей Канунников
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Коноп, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Алексей Апыхтин, Милиана Коломиец, Екатерина Параньян, Сергей Патмар, Андрей Раньков
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 410 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

16+

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 737-42-43, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.



ДЕФИЦИТНАЯ ШИНА

Антон Чуйкин, главный редактор

Каждое утро, подходя к кабинету, я встречаюсь глазами с одним гонщиком. Под мышкой у него Хрустальная шина, главный трофей Гонки звезд, на плече – настоящая покрышка, одна из призового комплекта. Фото сделано в середине 80-х. С гонщиком я здороваюсь и скоро жду встречи, а с шиной из хрусталя… С шиной целая история.

Тридцать пять лет назад (юбилей!) состоялась первая гонка на призы журнала «За рулем». Гонкой звезд ее назвали позже, хотя по сути она такой являлась с самого начала, поскольку собирала в одно время и в одном месте лучших представителей разных дисциплин автоспорта. Призы в 1978-м были такие: «изящная фарфоровая ваза, выполненная в Ленинграде мастерами Ломоносовского завода; комплект шин «НИИШП-Ралли»; кубок ЗР и набор миниатюрных копий легковых автомобилей».

Через год благородный фарфор стал переходящим трофеем для завода, чей автомобиль выигрывал Гонку звезд. Ваза ходила между ВАЗом (не каламбур) и Ижевским автозаводом. А призовой фонд пилотов составляли дефицитные и оттого ценнейшие шины, причем иногда даже фирмы «Нокиан», как официального поставщика Олимпиады-80.

В 1984-м Гонку звезд провели в Гусь-Хрустальном, где и родился особый приз для гонщиков: переходящая Хрустальная шина. Изготовление фирменной награды, как это часто бывает, заканчивали в последнюю ночь, а вернее, ранним утром перед гонкой. Выиграв трижды, пилот получал право забрать шину навсегда. Мало кто мог предположить, что такой смельчак найдется только через 28 лет…

Напомнить, что мы ценили в 90-е? Помимо традиционных комплектов шин и переходящей Хрустальной шины гонщик! получал! видеомагнитофон! Еще были алюминиевые колеса, телевизоры, однажды случился автомобиль.

Время показало истинные ценности: нынешнюю, возрожденную Гонку звезд и ее главный трофей, Хрустальную шину, знают и любят и зрители, и самые титулованные участники.

В прошлом году я доставлял Хрустальную шину на Центральный московский ипподром (традиционная и почетная обязанность), снедаемый предчувствием… Так и вышло: Кирилл Ладыгин победил в Гонке звезд в третий раз.

И теперь, в юбилейный год, у нас новый главный приз. Конечно, он продолжает традиции Хрустальной шины и по статусу: трехкратный победитель Гонки звезд получит переходящий трофей навсегда; победы времен Хрустальной шины идут в зачет, разумеется. Это тоже шина, а какая именно – узнаете 23 февраля, когда представлю ее в Москве, на ипподроме, где пройдет юбилейная Гонка звезд.

***P.S.** Самым верным читателям готов открыть тайну нового приза на пару дней раньше, в рамках конференции главного редактора, которая состоится 21 февраля на сайте Зарулем.рф. Жду ваших вопросов!*

ПАМЯТИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

…которого нет, потому что он есть. Реквием исполняют **Игорь Моржаретто** и **Антон Чуйкин**.

Эта «девятка» находится на нейтральной полосе, совсем рядом со въездом на территорию Казахстана, если ехать со стороны Ташкента. Эта «девятка» без колес, мотора и половины деталей блестяще символизирует собой таможенный союз трех стран – Казахстана, России, Белоруссии.

В его недееспособности мы убедились на собственном опыте. Случилось пересекать эту границу (Узбекистан – Казахстан) на автомобиле; надеялись проскочить быстро – машина куплена российской компанией, все документы оформлены заранее и даже имеются российские таможенные гарантии (на депозите – 150 000 рублей). Не вышло. Рядом с останками «девятки» мы простояли долгих семь часов, пока нам доходчиво объясняли: никакого Таможенного союза на самом деле нет. Российские документы в Казахстане не действуют, единой базы данных у стран союза нет и в помине. Поэтому надо внести еще один залог (около 5000 долларов). Или отправиться через территорию страны в сопровождении офицера таможенной службы, за что заплатить в кассу порядка 1000 евро и еще некую сумму наличными. Услышав такое, на «девятку» мы уже смотрели как на мрачное пророчество.

Выходит, Таможенный союз – просто фикция? Именно в этом нас убеждали во время трехдневного путешествия («в сопровождении», конечно) через Казахстан и чиновники, и простые водители. Но оказалось, что это не так!





НАС ЗАНЕСЛО, ПО-ДРУГОМУ НЕ СКАЖЕШЬ, В КАЗАХСТАН ПОТОМУ, ЧТО В ГОД 85-ЛЕТИЯ «ЗА РУЛЕМ» ЖУРНАЛ РЕШИЛ ПОВТОРИТЬ СВОИ ЗНАЧИМЫЕ АКЦИИ. КАРАКУМЫ НАШИ КОЛЛЕГИ ПОКОРИЛИ В 1933-М, В ТАКОЙ ЖЕ ПРОБЕГ ОТПРАВИЛИСЬ В 1977-М. В 2013-М НАС ОСТАНОВИЛА НЕ ПУСТЫНЯ, А «ПРОЗРАЧНАЯ» ГРАНИЦА. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ПРОБЕГ СОСТОЯЛСЯ. ОБ ЭТОМ – НА С. 48.

В этом уверены сотрудники Оренбургского таможенного управления, не пустившие нас на родину. Причина: коль скоро таможенные органы Казахстана отказались принять таможенные документы России и отправили автомобиль под сопровождением, то российская сторона… тоже отказывается доверять документам, выданным Центральной акцизной таможней в Москве. И берется доставить машину в столицу только под охраной и с сопровождением.

Долго мы уговаривали соотечественников хотя бы оставить автомобиль у себя на складе временного хранения – они были непреклонны. «Только после того, как ваша компания перечислит на счет нашего управления полную сумму за сопровождение машины до Москвы и мы увидим деньги у себя на счету, будем разговаривать» – такой мы получили ответ. Дело было в пятницу: отдыхайте, мол, до следующей недели в Казахстане, земляки, и нас попусту не беспокойте.

Так золотистый «Шевроле-Кобальт» с обложки, очередная жертва Таможенного союза, остался в казахстанском городе Актобе.

Мы приложим все усилия – не только для того, чтобы вызволить автомобиль в ближайшее время, но и чтобы разобраться, почему у нас вымогали деньги российские и казахстанские таможенники, имели ли они право не пустить нас в Россию. ЗР

НАША СПРАВКА

По данным декабрьского опроса ВЦИОМа, только 23% экспедиторов и водителей (из нескольких тысяч опрошенных) заметили положительные изменения в работе таможенных органов с появлением Таможенного союза: по их мнению, время оформления на границе сократилось. А 6% говорят, что оно увеличилось. Остальные респонденты (71% опрошенных!) никаких изменений не видят. При этом 49% водителей утверждают, что по-прежнему стоят в очередях на границе более суток!



ПРОЛОЖИ
МОТО МАРШРУТ!
2012
МОТО
12
6
СТРЕМИСЬ К ЛУЧШЕМУ


УВЕРЕННАЯ ПОБЕДА ДАЖЕ ПРОТИВ РОСТА ВОЛОС
АЛЕКСАНДР ОВЕЧКИН,
ХОККЕИСТ, ЧЕМПИОН МИРА 2012
ВЫИГРАЙ ЗОЛОТУЮ БРИТВУ!*
www.gillette.ru
Gillette Fusion ProGlide
МИКРОРАСЧЕСКА
НАПРАВЛЯЕТ ВОЛОСКИ
К СВЕРХТОНКИМ ЛЕЗВИЯМ
Gillette
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™
* Позолота 24 карата.
Срок проведения акции — с 01.11.2012 по 29.06.2013. Источник информации об организаторе акции, о правилах ее проведения, количестве призов по результатам акции, сроках, месте и порядке их получения — www.gillette.ru. Реклама.

ТЕХНИЧЕСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Если раньше высокие технологии казались чем-то недосягаемым и сверхъестественным, то сегодня инновационные открытия ученых используются и в повседневной жизни и в большом спорте.

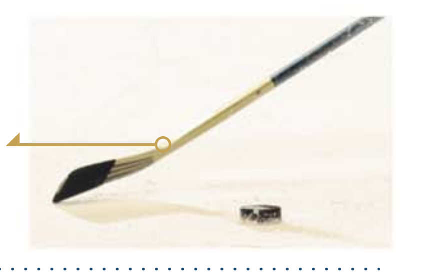
Александр Овечкин,
звезда мирового хоккея

Центр научных разработок в Рединге (Великобритания) – это научно-исследовательский комплекс Gillette, в котором группы ученых и инженеров изучают все, что связано с бритьем и особенностями мужской кожи. Созданные в лабораториях Gillette новые высокотехнологичные продукты отражают все особенности настоящего мужского бренда. Показать их преимущество помогает Александр Овечкин, сотрудничество с которым продолжается уже 3-й год. Известный хоккеист ценит комфортную и современную экипировку не только на ледовой арене, но и в обычной жизни. Посмотрим на примерах, как инновации становятся реальностью.



Инженер лаборатории Gillette использует рентгенотехнику для изучения рукоятки бритвы Fusion ProGlide Power.

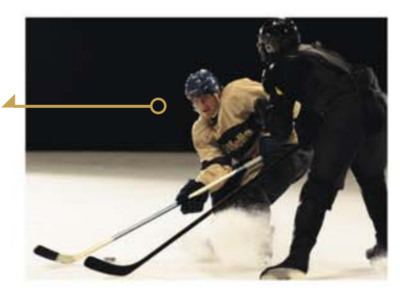
Изначально хоккейные клюшки делали из клена или ивы. Сейчас для их изготовления используют кевлар (пуленепробиваемый материал) и даже титан. Главное достоинство этих материалов – высокая прочность и сравнительно малый удельный вес.





Трехмерный анализ позволяет детально изучать каждое движение бритвы, запястья, локтя и руки в трехмерном пространстве во время бритья.

Хоккей – один из первых видов спорта, в котором на соревнованиях появилась функция просмотра голов. В спорных моментах судьи могут принять решение на основе записи камеры, находящейся в воротах. Так что варианты «случайных» голов или недосмотра отсекаются сразу – техника не ошибается.





Научный сотрудник лаборатории Gillette проверяет картриджи под микроскопом. Каждый картридж, созданный здесь, проходит тщательную экспертизу.

Для высокой скорости игрока сила трения должна быть минимальной. Поэтому в заточке коньков важна обработка контура лезвия, которая делается индивидуально для каждого. Чем больше вес хоккеиста, тем больше контур конька должен соприкасаться со льдом.



Бритва Gillette Fusion ProGlide Power снабжена микрорасческой*, которая помогает направлять волоски к лезвиям бритвы, обеспечивая более чистое и комфортное бритье даже против роста волос. Для отличного результата используйте гель для бритья Gillette Fusion ProGlide Увлажняющий и бальзам после бритья 3-в-1 Gillette PRO Мгновенное Увлажнение. Первый смягчает кожу и улучшает скольжение бритвы, а второй – увлажняет, защищая от воздействия UVA/UFA-лучей.



*доступно только в бритвенной системе Gillette Fusion ProGlide Power

30

84



АВТОМОБИЛИ



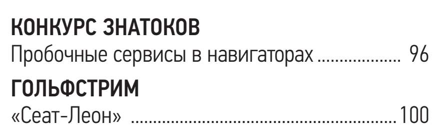






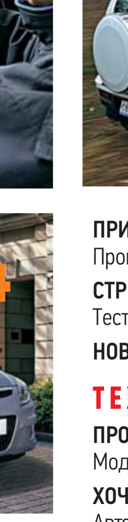






100









СОДЕРЖАНИЕ | 2013, № 02















АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик.

«ЛЕКСУС-IS» ГОТОВ К СЕРИИ



Нам удалось познакомиться с новым «Лексусом-IS» из пилотной партии еще до официальной презентации на Североамериканском международном автосалоне в Детройте и теста серийной машины. Формы кузова скрывала камуфляжная раскраска, а детали интерьера были заклеены пленкой. Версия IS 250 оснащена 2,5-литровым бензиновым двигателем V6, гибрид IS 300h – электромотором и бензиновой «четверкой». Последняя парочка, кстати, заменит дизель – на IS третьего поколения его не будет. По крайней мере, пока.

Автомобиль построили на укороченной платформе старшей модели GS. Он прибавил в размерах – заметно, когда попадаешь внутрь. Больше стал и багажник, в том числе из-за более компактной задней подвески с иной архитектурой и разнесенными амортизаторами и пружинами. Кстати, передняя тоже не осталась нетронутой – изменили характеристики пружин и амортизаторов, на 20% сделали жестче стабилизатор.

На 3% увеличили передаточное отношение в рулевом управлении (этот параметр теперь, как у GS), сделав седан более комфортным на высоких скоростях. Серьезно модернизировали и рейку вместе с усилителем, добившись более точных реакций при небольших углах поворота руля. Кузов стал жестче, для чего увеличили количество точек сварки силового каркаса, а некоторые панели крепятся лазерной сваркой и клеем. Впрочем, результаты хорошо ощутимы на треке, когда после пары кругов на новом IS пересаживаешься на предшественника. Там, где раньше шел четко по траектории, теперь скользишь всеми колесами и промахиваешься мимо поворота.

В салоне завораживает приборный щиток, состоящий из статичного дисплея и подвижного: нажимаешь кнопку – и круглый экран с тахометром отъезжает в сторону, освобождая место для подробной информации бортового компьютера. Забавно регулировать температуру климатической установки: провел пальцем вверх или вниз по сенсорной шкале – станет теплее или прохладнее. Помимо фирменного джойстика мультимедийной системы шайба на центральной консоли задает настройки силового агрегата *(Eco, Normal, Sport)*, а у гибридной версии – еще и жесткость подвески и чувствительность рулевого управления *(Sport+)*. Перепробовал все – разница между режимами, как часто бывает, невелика.

Езда что на бензиновом, что на гибридном IS комфортна и надежна. Машины четко прописывают повороты на горных серпантинах и эффективно тормозят, уверенно и плавно разгоняются. Бензиновая версия выглядит более заводной и естественной, во многом благодаря шестиступенчатому автомату. Хотя настроенный голос мог звучать и посолиднее.

Гибрид тяжелее не только по массе, но и по характеру: он менее охотно реагирует на команды водителя, как бы взвешивая, стоит ли прихоть сидящего за рулем выброшенных на ветер нескольких граммов топлива.



ЗА ВСТРЕЧКУ НАКАЖУТ РУБЛЕМ

Страх перед незаконным выездом на полосу встречного движения, который внушили многим водителям законотворцы, с наступлением 2013 года ослабел. Лишению прав на 4–6 месяцев найдена альтернатива: штраф в 5000 рублей. Правда, послабление светит только тем, кто замечен в подобном проступке впервые. Повторное нарушение обернется годом без водительского удостоверения, и здесь уже других вариантов не предусмотрено.

«ЭЛ-ЛАДА» ГОТОВА К ПРОИЗВОДСТВУ

АВТОВАЗ подготовил к сборке первую партию электромобилей. Сотня машин, созданных на базе универсала «Лада-Калина», отправится на службу в такси в Ставропольский край. Объявленная цена – 1,2 млн. рублей. Дальнейшие перспективы станут ясны после тестовой эксплуатации.

Практически одновременно российское правительство отказалось отменить ввозную пошлину на импортные электромобили, сославшись на необходимость «дать российским разработчикам шанс».

Потребители, в свою очередь, потеряли шанс получить экологически чистые иномарки дешевле чем за 1,8 млн. рублей, которые просят за кроху «Мицубиси i-MiEV».



ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»



ЭТО НЕ РОЗЫГРЫШ



Редакция журнала «За рулем» 24 декабря определила читателей, которые получат к Новому году замечательные подарки – новенькие машины «Киа-Рио». В этом году за лучшие автомобили 2013 года голосовало 40 тысяч человек, из них четыре счастливчика получили разноцветные «рио». Имена этих везунчиков выбирали не главный редактор и не редакция, а генератор случайных чисел. Всё по-честному!

Синий седан достался Дмитрию Сударикову из города Ковров, Владимирской области. Антон Чуйкин поздравил победителя, который никак не мог поверить своему счастью. Сейчас Дмитрий ездит на «Ладе-Приора» и, по его словам, пересядет на иномарку с большим удовольствием.

Следом разыгрывался белый хэтчбек. В скором времени он отправится в Сызрань к своему владельцу – Александру Макарову. Совсем недавно он служил в железнодорожных войсках, ныне трудится в сфере ЖКХ. Александр – отец двоих детей, но машины у него нет. «Киа-Рио» придется кстати.

А серебристый седан отправится в Иркутскую область, в поселок со смешным названием Пивовариха. Счастливый случай выпал Оксане Галковой. В момент розыгрыша она была на работе: то-то получила сюрприз по возвращении домой!

Последним мы разыгрывали красный хэтчбек. Он достался Александру Забелло, жителю Нижнего Новгорода. Александр сейчас ездит на «Ладе-Калина». Не сразу поверил, что выиграл машину. А уж когда мы его убедили, радовался, как ребенок. Еще бы – для отца двоих детей важно иметь комфортный и, главное, безопасный автомобиль.

18 января наши победители собрались в Москве, чтобы получить ключи от машин и разъехаться на них по домам. Поздравляем победителей, получивших замечательные «рио», и благодарим всех, кто с нами выбирал лучшие автомобили года.



«ПОЛО» ГОНОЧНЫЙ

В Монако прошла премьера гоночной и уличной версий «Фольксвагена-Поло R WRC». К последней добавляется слово «Стрит», означающее уменьшенную с 315 до 220 л.с. мощность двигателя. Достанется сей агрегат лишь 2500 счастливчикам — таков установленный тираж новинки.

Судя по всему, жалеть о нехватке 95 «лошадей» не придется: и без них разгон до сотни займет всего 6,4 с, а максималка достигнет 243 км/ч. Все это, заметим, с 2-литровой «четверкой» под капотом и приводом лишь на передние колеса. Педалей в машине три: какой спортсмен откажется от удовольствия вручную перебирать все шесть передач и нажимать на красивые алюминиевые накладки под ногами! На родине горячий «Поло» стоит 34 000 евро. Выдача автомобилей покупателям начнется лишь в сентябре.

ГИБДД ОБМАНЕТ ВОДИТЕЛЕЙ

На столичных дорогах появятся муляжи камер видеофиксации нарушений. Как сообщает Центр организации дорожного движения, их закупили 130 штук. Каждый муляж обошелся налогоплательщикам примерно в 60 тыс. рублей, тогда как реальный радар стоит 3 млн. Обманки установят как в новых местах, так и вместо реальных комплексов «Стрелка» (заменят прежде всего те, которые фиксируют мало нарушений).

И БОНУС, И МАЛУС



С начала 2013 года страховые компании используют единую базу данных по ОСАГО. В течение 15 дней после продажи полиса в нее вносят сведения о клиенте, а при обращении за выплатой — и о виновнике ДТП. Теперь страховщики без проблем узнают историю любого водителя. Значит, предусмотренный еще в момент старта ОСАГО коэффициент «бонус-малус» наконец-то заработает. Точнее, он функционировал и раньше, но только в отношении скидок за безаварийность. Избегая повышенной стоимости страховки, виновники дорожных инцидентов меняли компанию и скромно умалчивали о прошлых прегрешениях. Теперь такая хитрость не пройдет.



«АУДИ-RS 6 АВАНТ»

Характеристики универсала впечатляют: «восьмерка» мощностью 560 л.с. разгоняет его до сотни всего за 3,9 с. При этом спокойным водителям обещают всего 9,8 л расхода топлива на 100 км в смешанном цикле. Интересен список опций: в него вошла... максимальная скорость. Базовая версия быстрее 250 км/ч не разгоняется, но есть два пакета – «Динамик» и «Динамик плюс», они-то и снимают наложенные электроникой ограничения. Первый дает свободу до 280, второй – до 305 км/ч.

Расход топлива уменьшен на целых 40%. Это заслуга технологии COD (Cylinder On Demand, при небольших нагрузках половина цилиндров отключается), системы «старт-стоп» и ряда других мер. В трансмиссии установлена 8-ступенчатая автоматическая коробка «Типтроник» с подрулевыми лепестками для ручного режима, а также система полного привода с самоблокирующимся межосевым дифференциалом и автоматическим распределением момента между колесами.

Для практиков отметим: от универсала машине достался огромный багажник аж на 1680 л поклажи.





КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

В конце ноября компания «Рено» за стартовую цену 1,98 млрд. рублей приобрела принадлежавшие Банку Москвы 5,9% акций ОАО «Автофрамос», превратившись в полного хозяина московского завода.

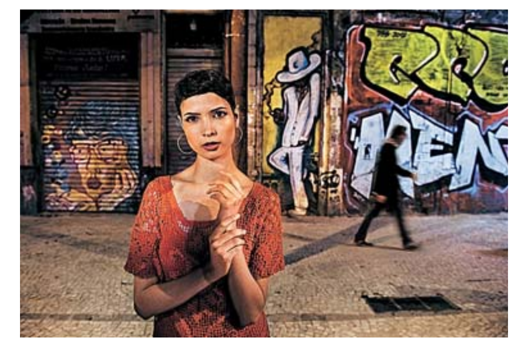
Британский «Астон Мартин» на 37,5% теперь принадлежит итальянской компании «Инвест-индастриал». Прежде этой долей владели кувейтские инвесторы. Новые партнеры фирмы собираются вложить в производителя суперкаров 1 млрд. долларов для расширения модельного ряда и дилерской сети.

Корейский представительский седан «Киа-Куорис» не смогут продавать в Европе под этим именем. Оказалось, оно слишком созвучно бренду «Куорос», который зарегистрирован китайской компанией «Чери» в Старом Свете еще шесть лет назад.

Проект гибридного суперкара «Ягуар C-X75» свернут. Три из пяти ходовых прототипов несостоявшейся мелкосерийной модели ценой в миллион долларов продадут с аукциона. Два останутся в собственности компании. Причина отступления – слишком высокие затраты на разработку при нынешней нестабильной экономической ситуации в мире.

В конце прошлого года прекратили производство сразу двух моделей – суперкара «Лексус-LFA» и седана бизнес-класса «Ситроен-С6». Причины отставки у них разные. Тираж «Лексуса» достиг запланированной отметки в 500 экземпляров, и поднимать ее японцы не стали. А «Ситроен» просто окончательно разочаровал его создателей: за шесть лет было продано всего 19 400 машин. Вначале же предполагалось примерно столько автомобилей выпускать ежегодно.

Хэтчбек «Инфинити» гольф-класса, самый маленький автомобиль марки, будут делать в Сандерленде (Англия), на заводе «Ниссан», хотя были планы отдать его на сторону – на австрийский завод «Магна-Штейр». Планируемый объем выпуска – 60 тыс. машин в год, причем основная масса найдет сбыт именно в Европе.





ВЕСЬ ГОД С «ПИРЕЛЛИ»

Местом съемки фотомоделей и пейзажей для очередного выпуска календаря выбрали Рио-де-Жанейро. Там же прошла и презентация. На сей раз вместо гламура на зрителей смотрят трущобы Рио. Над сороковым по счету выпуском работал один из самых знаменитых мировых фотографов – Стив Мак-Карри.

Солнечная Бразилия привлекает авторов проекта уже в третий раз. В этом латиноамериканском государстве «Пирелли» считают по-настоящему национальной компанией. Итальянские шинники обосновались в стране в 1929 году и имеют здесь пять заводов.

ЗА РУЛЕМ ВЫХОДИТ ЗА РАМКИ



Наш журнал предлагает читателям новую возможность. Отныне некоторые напечатанные статьи содержат дополнительные мультимедиа-материалы. Они доступны владельцам смартфонов на платформах iOS и Android, которые скачали бесплатное приложение под названием Junaio. Запустив его, следует активировать функцию *Scan* и расположить гаджет перед первой страницей обложки ЗР. О том, что прибор узнал номер журнала, он известит характерным звуком. А дальше ищите вот эти значки (см. рисунок) на страницах ЗР. Отсканировав фото с таким значком, смартфон покажет видео либо дополнительные фотоматериалы (см. с. 51, 58, 62, 66, 85, 100, 214, 222, 230). Наслаждайтесь!

НОВЫЙ ИГРОК ИЗ КИТАЯ



Китайский производитель «Куорос» представил фотосессию своей первой серийной модели. Седан С-класса покажут в Женеве. Модель с невзрачным индексом GQ3 нарисовал Герт Хильдебранд, отметившийся работой в «Мини». Новинка интригует: создатели обещают 1,6-литровый турбомотор и коробку передач с двумя сцеплениями, а мультимедиа с навигацией войдут в базовую комплектацию. Также в числе преимуществ чуть ли не наибольшая в классе колесная база. В планах компании – реализация 150 тыс. седанов в год, из них половина пойдет в Европу. Среди прочего GQ3 метит на пятизвездочный рейтинг в крэш-тесте по методике EuroNCAP!

КОРОТКО



На заводе «Континенталь» в Калуге запущена новая производственная линия, рассчитанная на ежегодный выпуск полумиллиона топливных модулей для бензиновых и дизельных автомобилей. В 2014 году на предприятии начнется массовый выпуск блоков управления двигателем.

Удивительную пряжку для ремня безопасности разработала голландская фирма Fijen. Ее Escape Belt расстегивается сам при падении автомобиля в воду (актуально для этой страны). Принцип работы прост: вода растворяет набивку из поваренной соли, что освобождает специальную пружину.

Кёльнский суд вынес суровый вердикт, который станет теперь прецедентом: тому, кто, находясь в автомобиле с работающим мотором, нажмет хотя бы кнопку сброса вызова на мобильном телефоне, грозит 40 евро штрафа и один балл в федеральной базе нарушений. А вот настройка навигатора, поиск радиостанции, прикуривание (на ходу!) и многое другое до сих пор почему-то не охвачены никакими санкциями.

Рестайлинг седана «Малибу» готовит «Шевроле» . Это произойдет уже в нынешнем году. Руководство марки считает, что заурядная внешность – главная причина неудовлетворительных продаж модели.

В начале 2014 года «Инфинити» переименует все свои модели. С этого момента индексы легковушек будут начинаться с буквы *Q*, вседорожников и кроссоверов – с аббревиатуры QX. Первенцем, вероятно, выступит 550-сильный седан – флагман семейства, ныне известного как «Инфинити-М». Его продажи стартуют аккурат к ребрендингу.

ПРО «ОКТАВИЮ» В ТРЕТЬЕМ ЛИЦЕ

Самую продаваемую модель «Шкоды» представят через месяц на Женевском международном мотор-шоу. Но с журналистами ее познакомили заранее.

«Октавия» нового поколения – четвертая компактная модель концерна «Фольксваген» (после «Ауди-А3», «Фольксвагена-Гольф» и «Сеата-Леон»), построенная на новой модульной платформе MQB. При этом самая большая и просторная как по салону, так и по багажнику – 590 л. По сравнению с предшественницей новинка прибавила 90 мм в длину и 45 мм в ширину. Колесная база выросла на 108 мм, что пошло во благо задним пассажирам. Еще «Октавия» похудела, сбросив 102 кг.

Как ни нахваливал главный художник Йозеф Кабан ее революционный дизайн и схожие с купе формы, все же третье поколение внешне не сильно отличается от второго. Тем не менее выглядит свежée, и запаса наверняка хватит, чтобы продержаться до рестайлинга. Но от нового автомобиля ждали большего. По всей видимости, фирма решила не рисковать.

Зато в пассивной и активной безопасности модель прибавила. За водителем следят и исправляют его ошибки множество электронных ассистентов, отвечающих за экстренное торможение, удержание в полосе, контроль усталости водителя. По центру переднего бампера расположен радар адаптивного круиз-контроля – он впервые появится на «шкодах».



Как и умный свет, который при приближении к встречному или попутному авто сам переключается с дальнего на ближний. Кроме того, возможный удар смягчат девять подушек, в том числе задние боковые и защищающая колени водителя, обязательные в Европе. А зазевавшихся пешеходов мягко взваливает на себя приподнимающийся капот.

Для «Октавии» третьего поколения приготовили четыре бензиновых двигателя TSI и столько же дизельных TDI. Топовым значится 1,8-литровый 180-сильный бензиновый с турбонаддувом. Помимо механических коробок заявляют и роботизированную DSG, о классическом автомате пока не говорят. К осени появится заряженная RS с 2-литровым 220-сильным TSI. Более того, на женевский салон планируют привезти и универсал. Немногим позже на базе «Октавии Комби» обещают приподнятую версию «Скаут», в ее полноприводной трансмиссии задняя ось подключается через муфту «Халдекс» пятого поколения.

А сколько любопытных и рациональных решений реализовано на «Октавии»! Складные крепления, цепляющиеся липучками за ковролин и фиксирующие груз в багажнике, коврик для поклажи, у которого с обратной стороны прорезиненное покрытие для грязных вещей, скребок для льда на лючке топливного бака, как на модели «Рапид». В общем, просто гениально.

А. Чуйкин

Журнал

И. Твердунов

Пегасы



А. Клепач

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА

Ж у р н а л «З а р у л е м», организатор.
А н т о н Ч у й к и н, главный редактор его.
И г о р ь Т в е р д у н о в, издатель его.
З о л о т ы е П е г а с ы, награда Гран-при.
Главы автомобильных компаний и пиарщики их.
А н н а К л е п а ч, автор.

ХАРАКТЕРЫ И КОСТЮМЫ

Костюмы праздничные, настроение прекрасное! Гости волнуются и ждут начала торжества. Виноваты во всем пробки.

ПРОЛОГ

Ч у й к и н. Я пригласил вас, господа, чтобы сообщить вам преприятнейшее известие: к нам приехали Пегасы.



ДЕЙСТВИЕ ПЕРВОЕ

Выставочный центр в Сокольниках.

Алексей Рахманов *(заместитель министра промышленности и торговли)*. Настолько хорошо автомобильный рынок в России развивается, что Москва неизбежно встает в пробках. Уверен, что решение мудрого жюри отражает точку зрения потребителей. А когда российский рынок станет первым в Европе, мы с вами это отметим.

Чуйкин. У нас рекордное число участников! Почти полсотни новых автомобилей стремятся получить Золотые Пегасы. Но начнем мы с вечного вопроса: «А судьи кто?». Это аудитория «За рулем». И она огромна: суммарно, с учетом читателей всех наших изданий, зашкаливает за 9 000 000 человек.

Твердунов. Есть мнение, что народная любовь к ЗР связана с его большим сертифицированным тиражом. Только ведь это, скорее, следствие.

Чуйкин. В «За рулем» самые лучшие журналисты и эксперты.

Твердунов. И «За рулем» позволяет себе критиковать, страшно сказать, своих рекламодателей. Вдобавок журнал, при всей своей долгой истории, всегда современен.

ЯВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

Победитель в номинации «Малый класс» – «Шевроле-Авео».

Джим Бовензи *(президент и управляющий директор «Джи-Эм Россия и СНГ»)*. Сегмент B – самый популярный в России. Такие автомобили россияне покупают



Х. Масуда







А. Когогина





наиболее активно. Большое им спасибо за то, что они выбрали именно «Авео»! Это важно для нас.

ЯВЛЕНИЕ ВТОРОЕ

*Те же и **Альфия Когогина**, председатель экспертного совета при Комитете Госдумы по инновационному развитию автомобильной промышленности, **Виктор Фомин**, главный редактор газеты «За рулем – Регион»; номинация «Лучший автомобиль для эксплуатации в регионах».*

Твердунов. Автомобилистам из провинции мы задали вопрос: какой из автомобилей-номинантов Гран-при наиболее приспособлен для эксплуатации в условиях российской глубинки, где порой слабо развит сервис, топливо посредственное, а дороги плохие? Какой автомобиль не разорит своего владельца?

Фомин. Вот уже почти год в нашей редакции служит «Лада-Гранта». За это время она неплохо зарекомендовала себя.

Чуйкин. Игорь Анатольевич!

Твердунов. Ау!

Чуйкин: Да нет, не ты. Игорь Анатольевич Комаров! Наши читатели решили, что по России лучше всего ездить на «Гранте».

Комаров *(президент ОАО «АВТОВАЗ»)*. Очень приятно получить этот приз, особенно в такой номинации. Мы производим реальный автомобиль для реальных людей. Для наших дорог и для наших покупателей. Меньше чем за год «Гранта» стала самым покупаемым в России автомобилем. Хочу поблагодарить «За рулем» за внимание, которое уделяется нашей жизни и работе. Надеемся и в дальнейшем радовать новинками и приятными сюрпризами.

Когогина. Получить Золотой Пегас при такой жестокой конкуренции дорогого стоит. За «Ладу-Гранта» проголосовали рублем более 100 000 жителей нашей страны.

Я знаю, что у «Гранты» сегодня юбилей: она год как сходит с конвейера. И это первый автомобиль АВТОВАЗа, который серийно оснащен автоматической коробкой передач. Желаю «Гранте», чтобы у нее был только один минус – на клемме аккумулятора.

ДЕЙСТВИЕ ВТОРОЕ

Номинация «Компакт-класс».

Твердунов. Здесь четыре претендента на Золотой Пегас: «Хонда-Сивик», «Хёндэ-i30», «Киа-Сид» и «Пежо-408».

Чуйкин. «Киа» оценили как самый выгодный автомобиль. И ему же досталось первое место за дизайн. «Хёндэ-i30» получает приз за практичность и лучшее соотношение цена/качество. А у «Хонды-Сивик» провал по этим двум критериям. Зато победа во всех остальных категориях!

ЯВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

*Те же и **Хидео Масуда**, президент «Хонда Мотор Рус».*

Чуйкин. Г-н Масуда, вы ведь номинировали новинку еще и в классе компактных кроссоверов? Здесь три соперника: «Хонда CR-V», «Мазда CX-5» и «Субару-XV».

Твердунов. Наши читатели считают, что «Хонда» по качеству проигрывает «Субару», по соотношению цена/качество и передовым технологиям – «Мазде», а в дизайне уступает обоим конкурентам. И все же «Хонда» смогла победить.

Масуда. Я, представляя всю большую семью «Хонда», сердечно благодарю читателей журнала

Около 40 000 читателей стали судьями, 82 процента голосовавших за лучшие машины – действующие автомобилисты.

Самая распространенная марка в парке наших читателей – ВАЗ. За ней следуют «Форд», «Шевроле», «Рено», «Киа».

51 процент тех, кто прислал нам анкеты и собирается покупать автомобиль, сказали, что они намерены приобрести его в кредит.

В регионах таких смельчаков относительно больше.

М. Буршина



Жан-Луи Шамла



А. Петренко

Дени Ле Вот



В. Фомин



«За рулем» за их выбор. Мы очень рады, что два наших продукта пользуются неизменной популярностью.

Заверяю, что «Хонда» продолжит поставлять на российский рынок автомобили отличного качества.

Чуйкин. В нашем Гран-при три класса кроссоверов. Среди малых шесть машин: «Ситроен-С4 Эйркросс», «Грейт Уолл-Ховер М2», «Лифан-Х60», «Опель-Мокка», «Пежо-4008» и «Рено-Дастер».

Твердунов. «Рено-Дастер» доступен и практичен. Но в борьбе за лидерство сошлись другие «французы», автомобили-близнецы. «Ситроен-С4 Эйркросс» празднует победу.

ЯВЛЕНИЕ ВТОРОЕ

Жан-Луи Шамла *(глава российского представительства «Ситроен»)*. Очень рад, что машину выбрали люди, которые знают и понимают автомобили. В конкурсе участвовало три наших авто – DS4, DS5 и «С4 Эйркросс». Вся троица удостоилась лучших отметок в области дизайна. Поэтому награду я посвящаю нашим дизайнерам, благодаря которым в течение вот уже пяти лет «Ситроен» увеличивает объем продаж и долю рынка.

ДЕЙСТВИЕ ТРЕТЬЕ

Те же, номинация «Больше автомобиля за меньшие деньги» («Кроссоверы малые») и Андрей Петренко, президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры».

Твердунов. «За рулем» много раз опрашивал, какой автомобиль нужен России. И каждый раз ответ был одним и тем же: недорогой, большой полноприводный универсал. «Рено-Дастер» подходит под это определение лучше других.

ЯВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

Дени Ле Вот *(заместитель генерального директора «Рено» в России)*. Нам чрезвычайно приятно получить этот приз. Он важен для нас, потому что «Дастер» – воплощение нашей стратегии в России. Мы рады, что можем предложить доступный, надежный автомобиль. «Дастер» – SUV номер один по итогам продаж в октябре и ноябре.

ЯВЛЕНИЕ ВТОРОЕ

Номинация «Компакт-Плюс» и «Ауди-А3», «Ситроен-DS4», «Хёндэ-Велостер», «Субару-Импреза».

Чуйкин. Вы сейчас удивитесь, но эта компания впервые получила Пегаса только на 13-м году существования конкурса – в 2006-м. А сегодня в представительстве марки самая большая коллекция крылатых коней: девять штук! Кто-нибудь желает посоревноваться? Только в дизайне «Ситроен» отбил первенство у новейшего «Ауди-А3», помешав ему победить всухую.

Мария Буршина *(PR-менеджер «Ауди Россия»)*. Мне от лица «Ауди» очень приятно получить награду за автомобиль «Ауди-А3» нового поколения, который мы в 2012 году представили на российском рынке. Очень ценно, что получаем эту премию от самого авторитетного в стране издания. Всем желаю поменьше пробок на дорогах!

ЯВЛЕНИЕ ТРЕТЬЕ

Чуйкин. В среднем классе у нас пять машин-претендентов: «Шевроле-Малибу», «Хёндэ-i40», «Киа-Оптима», «Пежо-508» и «Тойота-Кэмри».

Дмитрий Тростонецкий *(управляющий директор «Тойота мотор» в России)*. Когда мы запускали автомобиль в российское производство, долго думали, как передать наши эмоции потребителям. И выбрали



Вольфганг Шлимме

Х. Харунари



D. Тростонецкий

М. Морозова

70 процентов респондентов удовлетворены своим сегодняшним автомобилем.





слоган рекламной кампании: «Достойна быть нашей». Эта победа – еще одно доказательство того, что действительно достойна. Мы не ошиблись!

ЯВЛЕНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

Замечание для господ читателей.

Номинация «Средний Плюс» объединила автомобили, для покупателей которых очень важна эмоциональная составляющая. «Фольксваген-Пассат СС» назван лучшим по соотношению цена/качество и практичности, «Ситроен-DS5» – самым красивым, а победил БМВ 3-й серии – наиболее комфортабельный, прогрессивный, престижный.

Чуйкин. Бизнес-класс: БМВ 6-й серии «Гран Купе», «Хёндэ-Грандер» и «Лексус-GS».

Твердунов. Это очень разные машины. Объединяет их одно – статус.

Чуйкин. И именно поэтому соображения практичности и цены отходят на второй план. Еще один Пегас уходит в коллекцию БМВ.

Вольфганг Шлимме *(глава БМВ в России).* Хочу поблагодарить всю команду «За рулем» за то, что из года в год они устраивают такую замечательную церемонию. Два приза БМВ еще раз доказывают, что мы идем в правильном направлении. И это лишний повод гордиться нашей командой. Надеемся в следующем году снова получить не одну награду.

ДЕЙСТВИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ЯВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

Группа вэнов: автомобили, различные по размеру, мощности, цене, – «Лада-Ларгус», «Мерседес-Бенц» В-класса, «Опель-Зафира Турер», «Тойота-Альфард».

Твердунов. Пусть примером всем послужит победитель, который завоевал первые места в четырех категориях из семи. Звезда класса – «Мерседес».

Замечание для господ читателей.

Класс люксовых вседорожников – это престижные полноприводные машины, обладающие вполне серьезными вездеходными возможностями. Здесь всего две, но очень яркие новинки: «Мерседес-Бенц» М-класса и «Рейндж-Ровер».

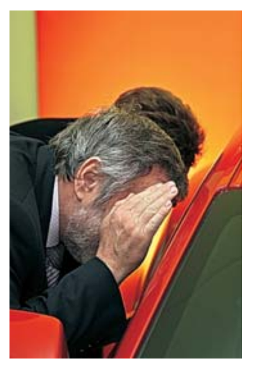
Чуйкин. При всей незаурядности английского «фермера во фраке», россияне не смогли изменить престижной и всенародно уважаемой немецкой марке. Мы еще раз убедились, что «Мерседес» не довольствуется статусом участника – ему нужен титул победителя! Десятый Пегас улетает в копилку «Мерседеса».

Мария Морозова *(вице-президент «Мерседес-Бенц Рус»).* У нас в компании есть хорошая традиция: каждый раз, когда наши автомобили побеждают в Гран-при «За рулем», мы красим лауреата в золото, чтобы он подходил по цвету к Золотому Пегасу, и размещаем его фотографию на развороте журнала с благодарностью читателям, которые проголосовали за наш автомобиль. Так будет и в этот раз.

ЯВЛЕНИЕ ВТОРОЕ

Чуйкин. В классе «Средние кроссоверы» у нас подобралась теплая компания азиатских моделей: «Грейт Волл-Н6», «Хёндэ Санта-Фе», «Киа-Соренто» и «Мицубиси-Аутлендер».

М. Симпсон







«Вы удовлетворены своим автомобилем?» – спросил ЗР своих читателей. «Да, удовлетворен», – сказали 95 процентов владельцев «Ситроена»,

91 процент владельцев «Сузуки», 90 процентов хозяев «СанЙонга» и 89 процентов тех, кто ездит на «Шкоде».



Твердунов. Автомобили из Поднебесной лавров в нашем конкурсе пока не снискали. Но помните, что совсем недавно не меньшей экзотикой считались корейские автомобили. А еще раньше такое же отношение было к японским машинам. Прошли годы, и сегодня они лидеры рынка. А победа досталась «Мицубиси».

Хироши Харунари *(исполнительный вице-президент «Мицубиси моторс»)*. С моей точки зрения, премия Гран-при «За рулем» – наиболее престижная в России. Мы, когда разрабатывали новый «Аутлендер», постарались сделать автомобиль с прекрасным интерьером, замечательными универсальными дорожными характеристиками и выдающейся безопасностью. Десять тысяч «аутлендеров», купленных с начала продаж, – прекрасное доказательство того, что эта концепция поддержана российскими клиентами.

ЯВЛЕНИЕ ТРЕТЬЕ

Класс «Пикапы»: на сцене появляются «Форд-Рейнджер», «Мазда ВТ-50» и «СанЙонг-Актион Спортс». И всех обходит «Форд».

Марк Симпсон *(вице-президент «Форд-Соллерс»)*. Этот класс создала компания «Форд», и неудивительно, что мы очень любим «Рейнджер». Рады, что теперь можем разделить нашу любовь с читателями «За рулем». И хотим всех научить любить пикапы так, как любим их мы.

Те же и «Порше».

Чуйкин. Нынешний год оказался урожайным на спортивные машины самого разного толка: «Шевроле-Камаро», «Мини-Купе», «Субару-BRZ», «Порше-911 Каррера», «Тойота-GT 86». Каждый из этих автомобилей, независимо от цены, размеров, конструктивных особенностей, служит главной цели – доставлять кайф водителю. И мы не побоялись свести их в один класс. «Девятьсот одиннадцатый» никому не отдал лидерства.

Томас Штэрцель *(глава российского представительства «Порше»)*. Мы обожаем спортивные автомобили! В следующем году компания будет праздновать 50-летие этой прекрасной модели. Призываем всех протестировать легендарный автомобиль на наших дорогах.

ДЕЙСТВИЕ ПЯТОЕ

Те же и автомобиль мечты.

Твердунов. Пришло время помечтать. Звание автомобиля мечты получает «Шевроле-Камаро».

Джим Бовензи. «Камаро» – это автомобиль и моей мечты. И эту мечту я не так давно осуществил.

Замечания для господ читателей.

Господа читатели особенно должны обратить внимание на последнюю сцену. Последнее произнесенное слово должно произвесть электрическое потрясение на всех разом, вдруг. Вся группа должна переменить положение в один миг ока. От несоблюдения сих замечаний может исчезнуть весь эффект.

Чуйкин и **Твердунов** *(хором)*. В прошлом году у нас было 28 номинантов, в этом – номинировано 49 участников. Представьте себе, сколько новинок будет бороться за звание лучших в следующем году! ЗР



ГОРОДОВЫЕ



Мечта обладать вседорожником есть у многих. Может ли хотя бы отчасти воплотить ее в жизнь компактный кроссовер? В поисках ответа **Максим Гомянин** сел за руль «Опеля-Мокка». Компанию новичку рынка составили «Ниссан-Джук» и «Ситроен-С4 Эйркросс». Фото **Александра Батыру**.



Opel Mokka

Компактный кроссовер дебютировал на автосалоне в Женеве. В модельной гамме компании новинка стоит на ступеньку ниже «Опеля-Антара». В мире «Мокку» продают под разными именами. Скажем, в США машину знают как «Бьюик-Энкор», в Австралии – как «Холден-Трекс».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,8 л (оба – 140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механические 5- и 6-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Enjoy, Cosmo.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 717 000–955 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,8 л, 140 л.с., 6-ступенчатый автомат, Cosmo, опции, 1 012 500 руб.

Nissan Juke

В 2009 году был представлен концепт «Квазана», который затем трансформировался в «Джук», занявший место между «Ноутом» и «Кашкаем». Формы машины созданы в лондонской дизайн-студии компании, а ходовые качества доводили в Японии.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (117 или 190 л.с.).

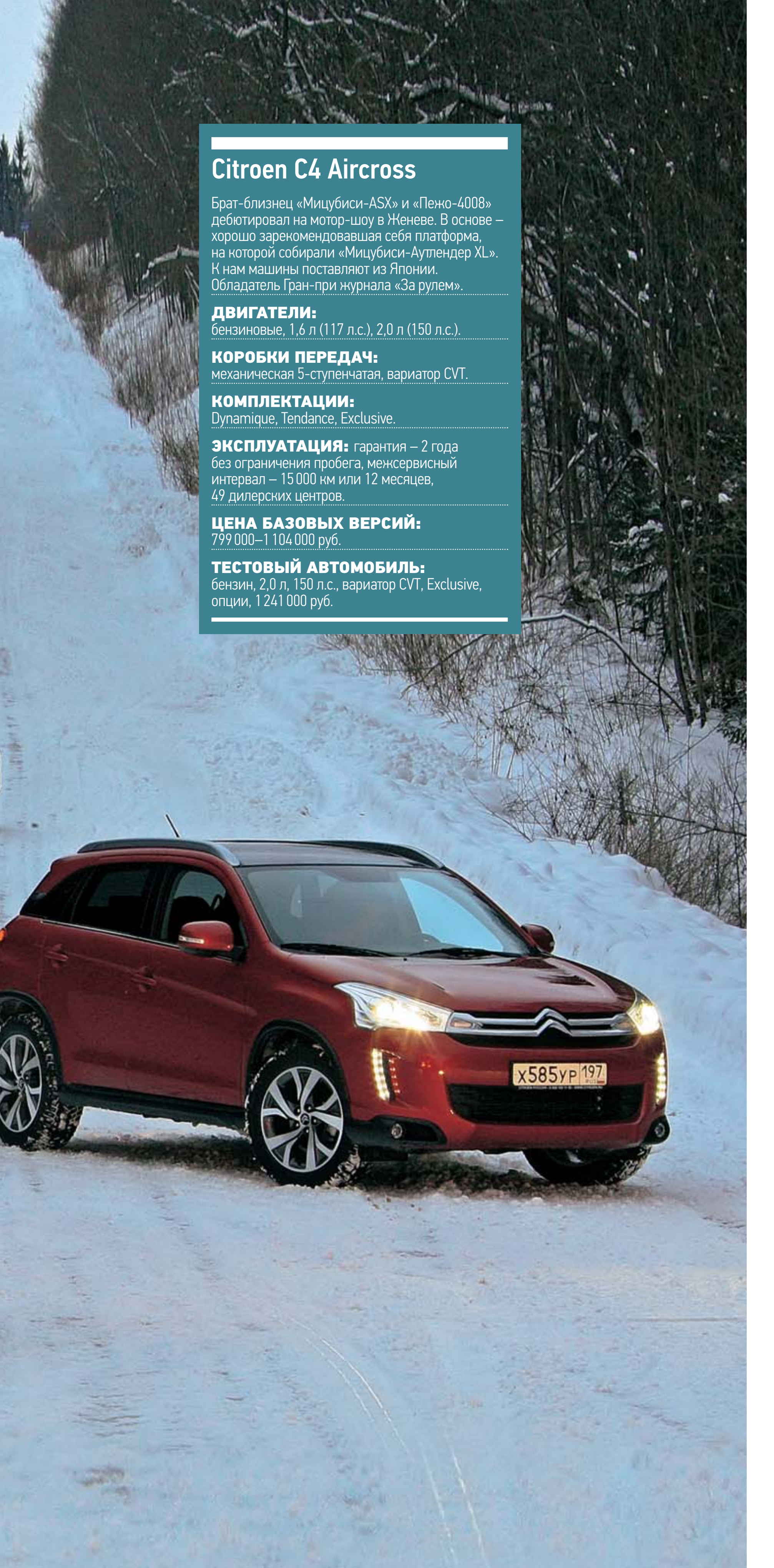
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механические 5- и 6-ступенчатая, вариатор CVT.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, SE Sport, SE+, SE+ Sport, LE, SHIRO, Ministry of Sound.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 95 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 675 000–1 047 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,6 л, 190 л.с., вариатор CVT, SHIRO, 1 037 000 руб.



Citroen C4 Aircross

Брат-близнец «Мицубиси-ASX» и «Пежо-4008» дебютировал на мотор-шоу в Женеве. В основе – хорошо зарекомендовавшая себя платформа, на которой собирали «Мицубиси-Аутлендер XL». К нам машины поставляют из Японии. Обладатель Гран-при журнала «За рулем».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (117 л.с.), 2,0 л (150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая, вариатор CVT.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Dynamique, Tendance, Exclusive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 49 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
799 000–1 104 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
бензин, 2,0 л, 150 л.с., вариатор CVT, Exclusive, опции, 1 241 000 руб.

Экстравагантный и глазастый «Ниссан-Джук» даже не пытается казаться серьезным вседорожником. От машины так и веет юношеским задором. «Джук» не оставляет равнодушным: либо нравится, либо нет. В свидетельстве о регистрации автомобиля написано: «универсал легковой», но компактный кузов никак на универсал не тянет.

Да и нижняя часть радиатора открыта всем камням. Защитной сетки за тремя воздуховодами в нижней части бампера категорически не хватает. Защиты двигателя нет вообще, но 190 мм просвета – показатель неплохой. При полной загрузке он уменьшается на 20 мм, а сзади машина просела на 35 мм.

Тянет ли на полноценного «проходимца» «Ситроен-С4 Эйркросс»? Внешне красавец. Светодиодные клыки ходовых огней, поворотники, вписанные в решетку радиатора. Интересно смотрится обрывающаяся задняя стойка. И опять предательское свидетельство выдает: «хэтчбек (комби) легковой». Роль защиты двигателя выполняет продольный силовой элемент кузова. Он довольно узкий, лучше установить привычный стальной лист. Расстояние от лонжерона до земли 200 мм. При полной загрузке оно сокращается на 10 мм. Сзади под нагрузкой «Эйркросс» проседает уже на 45 мм.

«Ну, как вам машина?» – этот вопрос только за один день я слышал раза три. На дороге водители самых разных автомобилей выкручивали шею, рассматривая белый «Опель-Мокка». Рубленая корма, некрашеный пластик по кругу, мощный псевдодиффузор в заднем бампере. Но свидетельство о регистрации сдает «Опель»: «универсал легковой». Автомобиль построен на платформе Gamma II, на которой базируются легковые «Опель-Корса» и «Шевроле-Авео».

Низкий передний бампер даже не кроссоверный – легковой. Резиновая «юбка» висит над землей на расстоянии 180 мм. Скажем, у «Фольксвагена-Поло Седан» бампер примерно на 20 мм выше. Подогнул «юбку» пальцами – так 195 мм. При полной загрузке расстояние до стальной защиты двигателя уменьшается на 20 мм. А вот сзади машина проседает на 40 мм.

В общем к покорению зимнего города все приспособлены неплохо.

ЖИЗНЬ ВНУТРИ

К сожалению, чрево «Джука» не такое яркое, как внешность. Темные тона разбавлены «алюминиевым» пластиком да двумя цветными экранами на центральной консоли. Ручки регулировки

NISSAN JUKE



» Комбинация приборов несколько хаотична. Стаканы спидометра и тахометра напоминают мотоциклетные.

« Интерьер «Джука» – воплощенный динамизм. В чем-то он даже спортивен. Подиум селектора трансмиссии выполнен в форме мотоциклетного бензобака. Несмотря на темные тона, обстановка жизнерадостная.

» На нижний экран панели приборов (графика красивая) выводятся данные о климате в салоне и настройках ходовой части.







» Показатели оборотов двигателя и скорости взгляд выхватывает из двух глубоких колодцев. Цветной дисплей борткомпьютера – прерогатива топовых версий.

« Салон «Ситроена» отличается от салонов «Мицубиси» и «Пежо» фактически лишь рулевым колесом. Но выглядит стильно. И качество материалов торпедо не подкачало.

» Вместо большого цветного дисплея простенький узкий экранчик. А климат даже в дорогой версии однозонный.



OPEL MOKKA



» Комбинация приборов знакома по другим моделям. Выглядит простовато, но показания читаются без проблем. Хороши и материалы отделки. Салон, пожалуй, самый стильный.

« Фирменные черты «Опеля» узнаются в форме руля и обилии кнопок на центральной консоли.

» «Мокка» – чемпион по бардачкам. Ящичков целых два. Но объем обоих хочется увеличить.





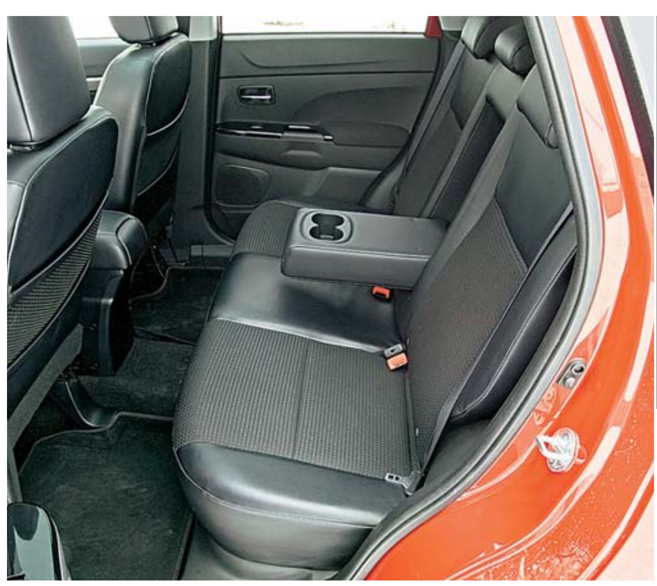
Смотрите на iPad:
панорамы салонов



Клавиша управления полноприводной трансмиссией «Джука» размещена на блоке рядом с левой ногой водителя.

Резвый автомат дополняет динамичный двигатель. Эта пара в полной мере отвечает философии модели.

Сзади места откровенно мало. Людям выше среднего роста сюда лучше вообще не садиться, дабы не разочароваться в автомобиле.







Шайбу выбора режимов движения полноприводной трансмиссии удобно расположили за селектором вариатора.

Вариатору «Эйркросса» остро не хватает спортрежима.



Подушка дивана хорошо профилирована. Но в районе коленей мало места, а рослые пассажиры будут задевать теменем обивку крыши.







Для задних пассажиров предусмотрели розетку – заряжать ноутбук или мобильник.

В ручном режиме автомата «Опеля» передачи переключают неудобной кнопкой «±», расположенной на рукояти селектора.

Сзади в «Мокке» достаточно пространства. Есть подлокотник с двумя подстаканниками.

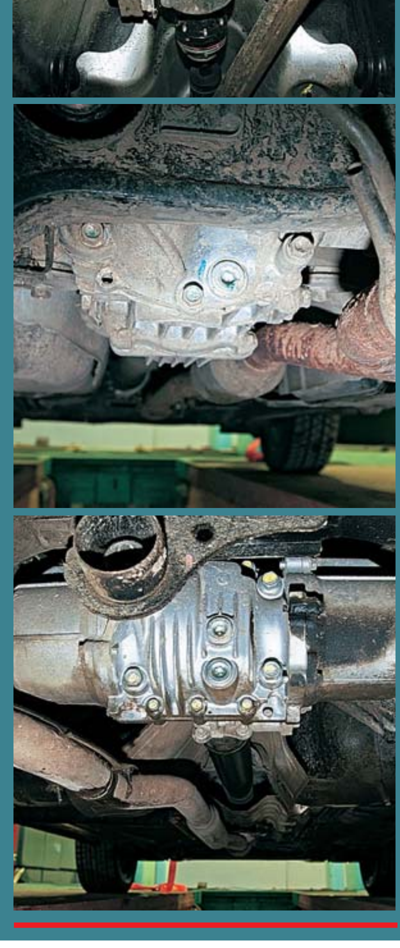
ЗАЦЕПИТЬ ЗА ЖИВОЕ

О том, что ни одна машина не претендует на звание вседорожника, красноречиво говорит вид снизу. Муфты у нашей троицы ничем не укрыты. Но «Мокка» (фото вверху) защищен чуть лучше. Его многодисковый агрегат Borg Warner сильно поджат к кузову, а рядом проходит выхлопная труба. В случае чего первый удар она примет на себя.

У «Ситроена-С4 Эйркросс» (в середине) принцип похожий, но муфта расположена чуть ниже.

В «Джуке» (внизу) редуктор заднего моста даже не полностью прикрыт трубой. Из-за наименьшего дорожного просвета съезжать на бездорожье рискованно.







«Опель-Мокка» выглядит самым вседорожным. Но высота погрузочного борта наиболее комфортная – 725 мм.



«Ситроен-С4 Эйркросс» самый высокий из тройки. Борт находится на высоте 775 мм.



По удобству погрузки вещей в багажник «Ниссан-Джук» – золотая середина. От земли до нижней кромки проема 760 мм.

УГЛЫ КОМФОРТА

От удобства регулировки органов управления зависят комфорт и безопасность в дороге. Мы измерили угол наклона ступицы рулевого колеса у каждого автомобиля. У «Опеля» он оказался довольно большим – 6,5 градуса. Но столько же показал и «Джук». Правда, при нижнем положении рулевой колонки правую ногу в «Ниссане» уже некуда пристроить: она упирается то в руль, то в пластик центральной консоли. У «Эйркросса» градус меньше – 5,0, но это не мешает комфортной посадке.

В «Мокке» ступица руля выдвигается на 40 мм, в «Эйркроссе» – на 35 мм, а у «Джука» регулировки по вылету нет.


«Опель-Мокка» «Ситроен-С4 Эйркросс» «Ниссан-Джук»

центральных воздуховодов слишком мелкие, а вот круглые дефлекторы, разнесенные по краям, удобны. Но почему в таком недешевом автомобиле руль не регулируется по вылету?! В плотном, низком кресле можно довольно вольготно расположиться даже в зимней одежде, но сзади жмет в ногах. А потолочная ручка нависает в неприятной близости к виску.

«И все-таки, где же у него кнопка?» – фраза из детского кинофильма крутится в голове, пока ищу клавишу обогрева сиденья в «Эйркроссе». За крайне неудачное расположение такой кнопки мы недавно ругали «Мицубиси-ASX» (ЗР, 2012, № 8), не грех пожурить и «Ситроен». Кнопка грелки на пластиковом кожухе кресла скрыта от глаз мягкой подушкой. Сиденье просторное, однако боковой поддержки маловато, а сама подушка плоская. В дальней дороге спина устанет, но в городе сойдет.

Зато какой простор! Воздуха салону добавляет панорамная крыша с подсветкой по периметру. Интерьер разбавлен лакированными вставками, но ASX в нем читается без труда. Во втором ряду тесновато в коленях, однако в целом сидеть комфортно.

Салон «Опеля» продуман, его шоколадный цвет смотрится стильно. Поначалу россыпь кнопок на центральной консоли сбивает с толку, но со временем привыкаю. У сиденья водителя есть электрорегулировка поясничного подпора. Ходы салазок большие,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN JUKE	CITROEN C4 AIRCROSS	OPEL MOKKA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4135/1765/1570/2530	4340/1800/1630/2670	4278/1774/1657/2555
колея спереди/сзади	1525/1525	1525/1525	1540/1540
Объем багажника, л	205/785	415	356/1372
Радиус поворота, м	н.д.	5,3	5,45
Снаряженная/полная масса, кг	1385/1910	1455/1970	1457/1926
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4	11,9	11,1
Максимальная скорость, км/ч	200	188	180
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/60	А95/52
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,2/6,0/7,6	10,5/6,8/8,1	10,7/6,3/7,9
Выбросы CO_2, г/км	175	н.д.	183
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1618	1998	1796
Степень сжатия	9,5	10,0	10,5
Мощность, кВт/л.с.	140/190 при 5600 об/мин	110/150 при 6000 об/мин	103/140 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	240 при 2000 об/мин	197 при 4200 об/мин	178 при 3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6 (CVT)	А6 (CVT)	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,35–0,39/1,75*	2,35–0,39/1,75*	н.д.
Главная передача	5,8	6,12	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/55R17	215/60R17	215/55R18

*Диапазон вариатора/задний ход.

ЭЙ, НА БУКСИРЕ! ПРИМИ КОНЕЦ...

А если автомобиль придется тянуть на «галстуке»? У «Мокки» (фото слева) буксировочная проушина ввинчивается в передний бампер. Так же и сзади. Надежно и просто. Глубоко под передним бампером, справа, еще одна петля – для перевозки машины на автовозе. Добраться до нее трудно.

У «Эйркросса» (центральное фото) петля расположена под бампером и крепится к лонжерону. Хоть «Ситроен» и самый высокий, но, когда сидит в грязи, закрепить трос – задача не из легких. Под задним бампером две проушины. Здесь все удобно.

В «Ниссане-Джук» (фото справа) снова простое и чистое для рук решение. Проушину ввинчивают в отверстие в левой части переднего бампера. Правда, сама деталь очень уж тонкая. А вот сзади цеплять трос нужно аккуратно: петля довольно близко к пластику.



«Опель-Мокка» «Ситроен-С4 Эйркросс» «Ниссан-Джук»

на любой рост. Хороша боковая поддержка спинки, а вот для бедер – уж слишком навязчивая, не сразу привык к ней. Коллеги же в один голос заявили: лучшее сиденье – в «Мокке». Вот только с узкого подлокотника постоянно соскальзывает локоть, а при интенсивном рулении этот элемент интерьера мешает. Сзади сносно усядутся двое ростом выше среднего: в обивке крыши подштамповка, так что в потолок головой не упрутся.

КРОСС OVER

Заметенный снегом пустырь плюс «Ниссан-Джук» равно драйву. Острый руль и точные реакции на педаль газа моментально вызывают симпатию к юркой машине. В скользких поворотах нужно лишь плавно работать дросселем, остальное автомобиль делает сам. Кстати, в «Ниссане» схема полноприводной трансмиссии наиболее мудреная. У каждой из полуосей своя электронно-управляемая фрикционная муфта, конструкция позволяет перекидывать часть тяги на любое из задних колес.

Заход на дугу... «Ниссан» подруливает задней осью и чуть со сносом выходит из виража. Смесь квадроцикла с картом, и этот коктейль вызывает быстрое привыкание. Плата за вкус драйва – 15 л на сотню. Как показал наш тест на проходимость (ЗР, 2012, № 2), кроссовер способен штурмовать и 20-сантиметровый снег. Но лучше всего трансмиссия проявляет себя именно на скользкой дороге.

А вот у «Эйркросса» характер иной. На трассе он настойчиво жужжит мотором, однако 150 сил беспощадно размазываются вариатором. В ручном режиме ситуация лучше, но при достижении максимальных оборотов трансмиссия сама переходит на «повышенную передачу». Педаль газа вялая, создается ощущение, что кто-то держит автомобиль за хвост. Да и шумоизоляция не самая сильная его сторона. Работу вариатора слышу отчетливо. В городском режиме посторонних звуков в салоне поменьше.

По улицам «Эйркросс» бежит плавно, даже вальяжно. И не сказать, что подвеска короткоходная. Десять литров на сотню – неплохой результат «Ситроена». Дополнительные плюсы модели – полноразмерная запаска, большой клиренс, удобная шайба-селектор выбора режимов движения. Серьезное бездорожье машине не по силам, но, заблокировав муфту (положение *Lock*), преодолеваю глубокую колею или участок рыхлого снега без риска закопаться.



Багажник «Опеля» не очень просторный. Зато нет бортика, что облегчает погрузку тяжелых сумок.



Багажник «Ситроена» радует простором, под его полом полноразмерная запаска – незаменимый в дальней дороге предмет.

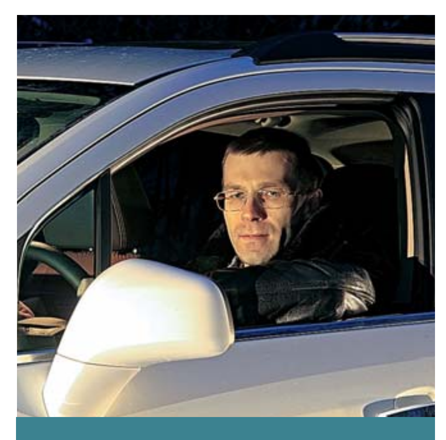


180 л полезного пространства багажника «Джука»– удручающе мало. Однако для поездок в супермаркет вполне хватает.

«Опель» нетороплив, динамичного разгона от него не ждите. На обгонах лучше перевести автомат в ручной режим и клавишей на рукояти селектора переключаться вниз (требует навыка!). Умеренно энергоемкая подвеска оставила приятное впечатление. Подрагивания в салоне чувствую только на выбоинах среднего калибра. «Мокка» хорошо стоит на прямой, не кренится в поворотах. Аппетит в 12,4 л – умеренный. Глубокий снег... О чем вы говорите! Парящий над дорогой бампер улучшает аэродинамику, снижает шумы в салоне, но использовать его как снегоходную лыжу, разрезающую целину, не стоит. Если, отключив систему стабилизации, подрифтить, терпению муфты придет конец – она перегреется. Какая уж тут целина! Полный привод лишь прибавит уверенности на заснеженном шоссе.

***

Итак, что в остатке? Взрослый внешний вид, высокая посадка, полный привод... Но не стоит обманываться, их стихия – город. «Джук» с точки зрения управляемости на голову выше оппонентов, но дорожный просвет и объем багажника – его слабые места. «Эйркросс» очаровал внешностью и просторным салоном. «Опель» же оказался наименее шумным и порадовал хорошей эргономикой. *ЗР*



Максим Гомянин:

«У каждой из машин свои плюсы. «Джук» кладет соперников на лопатки ездовыми манерами, «Эйркросс» притягивает просторным салоном, «Мокка» – продуманной эргономикой и новизной форм. Но по сумме достоинств «Опель» оказался для меня чуть впереди остальных».

АЛЬТЕРНАТИВА ЕСТЬ

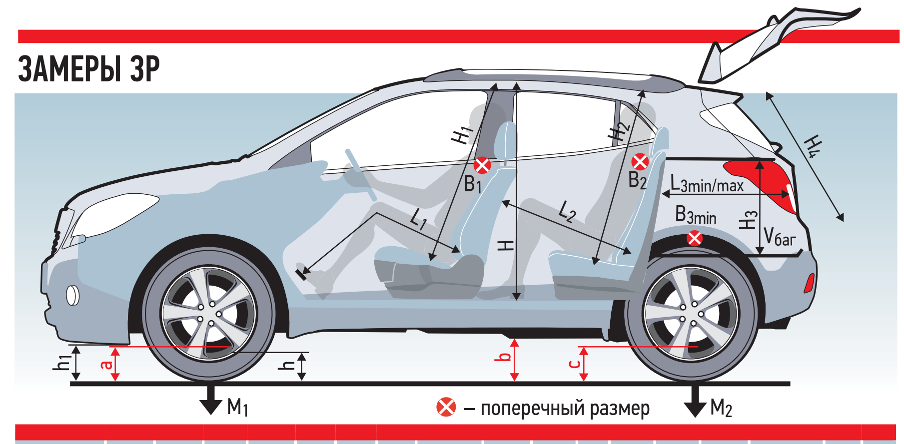
Автомобиль	Объем двигателя, л (л.с.)	Тип коробки передач	Комплектация	Цена, руб.*
Skoda Yeti	1,8 (152)	DSG7	Elegance	1 089 000
Peugeot 4008	2,0 (150)	CVT	Allure	1 261 000
Mitsubishi ASX	2,0 (150)	CVT	Ultimate	1 229 990
Suzuki SX4	1,6 (111)	A4	GLX	829 000
Seat Altea Freetrack	2,0 (211)	DSG6	–	1 169 990

Цены на момент подготовки материала.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	NISSAN JUKE		CITROEN C4 AIRCROSS		OPEL MOKKA	
Просвет, мм	Снаряженная масса	Полная масса (+ 430 кг)	Снаряженная масса	Полная масса (+ 430 кг)	Снаряженная масса	Полная масса (+ 430 кг)
a	190	170	200	190	170	150
b	150	130	200	170	195	165
c	145	110	195	150	190	150

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3\,min/max}$, мм	$B_{3\,min}$, мм	H_3, мм	H_4	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h	h_1
NISSAN JUKE	960–1160	595–855	1210	1025	920	1360	1255	670/1495	895	450	855	180	867 (60)	586 (40)	1453	145 (c)	280
CITROEN C4 AIRCROSS	995–1150	635–850	1265	1005	930	1425	1405	665/1610	1005	435	815	244	890 (58)	637 (42)	1527	195 (c)	240
OPEL MOKKA	1020–1205	560–815	1205	990	975	1375	1305	715/1515	1000	490	840	272	904 (60)	600 (40)	1504	170* (a)	195

**По защите двигателя.*

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			+	–	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
NISSAN JUKE	8	7	8	8	8	7	9	8	9	8	9	8	8	8	9	Острая управляемость, отменная динамика, яркая внешность.	Нет защитной сетки радиатора, тесно сзади, мал объем багажника.	8,1
CITROEN C4 AIRCROSS	8	9	9	9	9	8	7	9	8	8	9	8	9	7	8	Просторный салон, стабильность на дороге, достаточный дорожный просвет.	Аэродинамические шумы, задумчивый автомат, эргономические огрехи.	8,3
OPEL MOKKA	9	9	9	9	9	8	7	8	8	9	9	9	7	9	9	Эргономика места водителя, пространство над головой задних пассажиров, стильный дизайн.	Низко висящая «юбка», малый дорожный просвет, медлительный автомат.	8,5

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



БУДЬ ПРОЩЕ

С момента выхода в свет «Логана» на фирме «Рено» внимательно прислушивались к критике. И тщательно продумывали, как учесть пожелания клиентов, сохранив низкую цену. **Максим Сачков** прокатился на новой машине и узнал, что удалось производителю.

Новое поколение или рестайлинг? Впрочем, какая разница! Нынешнего потребителя больше интересует, как изменились ходовые качества и внешность, а не конструкция кузова или двигателя. Поэтому новинке оставили прежнюю начинку – проверенную платформу B0 и слегка модернизированную (в основном за счет материалов) силовую структуру кузова, сделав более симпатичной ее обертку.

Получилось мило, особенно если сравнивать с тем гадким утенком, который увидел мир почти десятилетие назад. При этом родственные черты угадываются, а самое главное – ни капли вычурности, свойственной некоторым бюджетным моделям, пытающимся выдать себя за обитателей более дорогого сегмента.

Впрочем, переднюю часть изменили не только ради эстетики, но и в заботе о пешеходах. Чтобы смягчить возможный удар, разработчики провели множество компьютерных расчетов, подбирая оптимальную форму и жесткость бампера и капота. Позаботились и о седоках: их защищает кузов с более прочной клеткой безопасности. Спокойнее стало за маленьких пассажиров. Теперь в «Логане» детские кресла на заднем сиденье можно крепить «изофиксом». Интересно, как оценят эти старания те, кто проверяет автомобили по методике EuroNCAP?

В светотехнику встроили ходовые огни, которые загораются после пуска мотора. Для европейского рынка в список базового оборудования включена система стабилизации. Хочется верить, что для российских машин ее предложат хотя бы как опцию.





Приборный щиток дизельных версий обычно узнаешь по короткой шкале тахометра. На «Логан» это правило не распространяется. Подобное стремление сэкономить уже вызывает улыбку.

Покупателям предложат несколько вариантов интерьера. В самом бюджетном нет электроприводов, дополнительных элементов декора. Даже вместо дверных ручек – подштамповки.

В топовой версии – симпатичные вставки и отделка кожей, полный электропакет, мультимедиа с 7-дюймовым сенсорным экраном.

РЕЗЕРВЫ ЭКОНОМИИ

Как и предшественники, «Логан», «Сандеро» и «Степвей» второго поколения построены на единой платформе, что позволяет использовать до 80% схожих компонентов. Более того, у новинок еще и одинаковая половина кузова – от капота до средней стойки, что снизило расходы на 23%. При этом, чтобы максимально оптимизировать конструкцию, разработчики стремились сократить до минимума количество деталей. Так, например, «Логан» состоит из 1800 элементов, а у многих конкурентов их в полтора раза больше.



Кто назовет дизайн нового «Логана» скучным и безликим, тот вряд ли искренен. Взгляните, например, на кнопки между воздуховодами, напоминающие формой эмблему «Дачии». Интересно, на российских машинах они превратятся в ромбик? Система Media Nav с сенсорным экраном позаимствована у родственных моделей «Лоджи» и «Доккер».



ЕВРОРЕМОНТ

Пока устраивался на водительском месте, поймал себя на мысли: нет ощущения предельной скромности, постоянно возникавшего в прежнем «Логане». Там все было пропитано аскетизмом, вдобавок безликий дизайн и простенькие материалы. Даже в топовых комплектациях все равно ощущал себя ребенком из многодетной семьи, пытающимся выбиться в люди.

Над новым салоном потрудились и дизайнеры, и эргономисты. Стало удобнее пользоваться отоплением и вентиляцией – нижняя часть центральной консоли, на которой расположены органы управления, больше не «отворачивается» от водителя. Устранили один недочет, но появился другой: указатели на ручках становятся видимыми, лишь когда включаешь фары и подсветку приборов.

Исправили регулировку наружных зеркал: джойстик перенесли из-под стояночного тормоза на панель приборов, ближе к водительской двери. Задний обзор стал лучше – рамка двери больше не перекрывает правое зеркало. Хотели перенести на руль кнопку сигнала, а на двери – кнопки стеклоподъемников, но проходивший мимо экономист остановил творческий порыв, указав на смету. А жаль! Сколько раз видел, как новоиспеченные владельцы «логанов» без толку били ладонью по рулю, пытаясь предотвратить опасную ситуацию. Господа разработчики, неужели вам не икается за клаксон на подрулевом переключателе?

Навигация с сенсорным экраном и круиз-контроль – вот на чем можно было сэкономить. Все-таки модель

Российские «логаны» вряд ли будут сильно отличаться от европейских. Возможно, поменяют бамперы, решетку радиатора и абсолютно точно – эмблему. Скорее всего, гамма двигателей на первых порах не изменится, а стартовая цена окажется близкой к 350 000 рублей.

остается в нише бюджетных, а это предметы далеко не первой необходимости. И штатная навигация выйдет наверняка дороже многих портативных приборов. Хотя маркетологи «Рено» в душе верят, что дорогие версии «Логана» заменят ушедший с некоторых рынков (в том числе с российского) «Символ», чьи покупатели более требовательны и привередливы.

ТУРБОНАГНЕТАТЕЛЬ

Новый трехцилиндровый бензиновый двигатель объемом всего 0,9 л (правда, с турбонаддувом) можно узнать, не открывая капот. Его выдают вибрации, передающиеся на руль и ручку коробки передач. Их чувствуешь и в движении: они не дают затечь не только конечностям, но и пятой точке, потряхивая в переходных режимах подушку сиденья. Не волнуйтесь, этот бюджетный массаж включен в стоимость.

По ощущениям, везет новичок чуть слабее 1,6-литрового шестнадцатиклапанника – топового агрегата нынешних российских «логанов». Правда, его 90 «лошадей» зажаты в более узком рабочем диапазоне: весело раскручиваться он начинает примерно с 2000 об/мин, а после 5000 вянет. Этого вполне хватает, чтобы уверенно обгонять, но любителям активной езды мотор вряд ли понравится.

А разве для гонок покупают «Логан»? Куда важнее, что в салоне стало тише. (Это заслуга не только более современного двигателя, но и лучшей шумоизоляции.)





ОДИНАКОВЫ С ЛИЦА

Одновременно с «Логаном» на рынок выходит хэтчбек «Сандеро» и его производная с увеличенным дорожным просветом «Степвей». В новом облике последний похож не столько на приподнятый хэтчбек, сколько на небольшой кроссовер. Хотя внешне отличия те же, что и раньше: пластиковый обвес, релинги на крыше и оригинальные диски, в новой версии на дюйм больше, чем у обычного «Сандеро». Внутри они близнецы-братья, да и с «Логаном» у них теперь намного меньше различий – разве что дизайн задней части кузова да объем багажника. Два слова о характерах: «Логан» самый комфортный, «Сандеро» интереснее по управляемости, а лучшая энергоемкость подвесок у «Степвея».





К тому же расход обещают чуть больше 5 л на сотню. Фантастика? Не иначе, ведь у меня при довольно спокойном передвижении по загородным шоссе средний показатель застыл на отметке 6,7 л/100 км. Переговорил с коллегами – у тех показатели сравнимые.

Повезут ли этот мотор к нам, пока неизвестно. Пожалуй, маркетологам лучше повременить с его пропиской в России и оставить под капотом нынешние проверенные атмосферники. Хотя бы потому, что турбодвигатель однозначно будет дороже. Новичок более привередлив в эксплуатации, а ведь «Логан» любят в том числе за неприхотливость и неубиваемость. А если кого манит волшебное слово «турбо», везите им дизель: сил столько же, зато едет веселее и расходует меньше в среднем на 30%. Впрочем, дизтопливо уже дороже бензина, а цена версии с dCi окажется выше примерно на полсотни тысяч рублей. Так ради чего тратиться – из любви к дизельному темпераменту?

В поведении и манерах новичка многое – от прежнего «Логана». Передачи переключаются неидеально, зона очистки ветрового стекла маловата. Зато подвеска съедает все неровности на своем пути и управляемость не вызывает нареканий. Разработчики решили немного подправить характеристики рулевого управления: штурвал стал понятнее в околонулевой зоне, меньше приходится подруливать при прямолинейном движении, проще задавать траекторию при небольших углах поворота. Поколдовали и над тормозами – педаль стала информативнее, а тормозной путь, как заявили специалисты «Дачии», уменьшился на метр. И общая шумоизоляция улучшилась – в основном слышны аэродинамические шумы, двери с багажником не захлопываются со звуком пустой консервной банки. О мелочах тоже не забыли: например, перенесли ближе к крылу бачок омывателя – теперь, доливая незамерзайку, не придется вытирать одеждой кузов.

МОДЕРНИЗАЦИЯ DACIA LOGAN ПОХОЖА НА ФИНИШНУЮ ОБРАБОТКУ ДЕТАЛИ – УСТРАНИЛИ ОСТРЫЕ КРОМКИ, УБРАЛИ ЗАУСЕНЦЫ. И НИЧЕГО ЛИШНЕГО, ИНАЧЕ ОН СТАНЕТ ЗОЛОТЫМ.

Попав в Россию, новый «Логан», как и предшественник, сменит эмблему «Дачии» на «Рено». Пока нет никакой официальной информации о сборочном заводе, комплектациях, ценах. Но с почти стопроцентной уверенностью предполагаем, что это будет АВТОВАЗ, начало выпуска – вторая половина сего года, а цены сравнимы с нынешними.

Впрочем, ждать осталось недолго. Узнайте, не пора ли записываться в очередь. За новым «Логаном» она обязательно выстроится. ЗР



Чтобы изменить высоту подушки, надо, как и прежде, потянуть за рычаг и одновременно привстать. Очень неудобно! Регулировки сидений на старых местах, а вот кресла наконец-то стали более цепкими: появилась боковая поддержка спины и бедер.



Одно из самых заметных и ценных изменений «Логана» – складывающаяся по частям спинка сиденья (не у всех версий). В наследство получены огромный для этого класса объем багажного отсека – 510 л, а также удобный проем шириной 869 и высотой 754 мм.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Dacia		
	Logan TCe 90	Sandero 1.5 dCi	Sandero Stepway 1.5 dCi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4347/1733/1517/2634	4058/1733/1518/2589	4081/1733/1559 (1618)*/2589
колея спереди/сзади	1493/1476	1493/1476	1490/1481
Объем багажника, л	510	320	
Радиус поворота, м	5,4	5,3	
Снаряженная/полная масса, кг	998/1520	1033/1590	1083/1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1	12,1	11,8
Макс. скорость, км/ч	175	173	167
Топливо/запас топлива, л	А95–98/50	ДТ/50	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	6,7/4,3/5,2	4,3/3,5/3,8	4,6/3,7/4,0
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р3/12	Р4/8	
Рабочий объем, см^3	898	1461	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	66/90 5250	66/90 3750	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	135 2500	220 1750	
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные		
Размер шин	185/65R15		205/55R16

**В скобках – высота версии с релингами на крыше.*



ПОСТСКРИПТУМ

Шесть лет минуло с тех пор, как с конвейера сошел первый «Фрилендер 2». Что привнесло в проверенную временем конструкцию нынешнее, уже четвертое обновление, знает **Михаил Гзовский**.

Коллега, пристально разглядывая экземпляр 2013 модельного года, с сарказмом заметил: «Ну вот, теперь владельцы «Фрилендера 2» начнут менять фары и фонари, чтобы их «старичков» нельзя было отличить от новой машины». Визуальных отличий у обновленного «Фрилендера 2» и в самом деле немного: опознать его в потоке удастся лишь по модно подведенным ходовыми огнями фарам, окантовке решетки радиатора, светодиодам в фонарях да новым цветам кузова – Aintree Green, Havana и Mauritius Blue.

Салон, на первый взгляд, посвежел несильно, но это обманчивое впечатление. Он тоже раскрашен в новые оттенки – Ebony, Ivory и Pimento, с соответствующей прострочкой сидений. Архаичный рычаг стояночного тормоза уступил место электромеханическому. Диск управления системой полного привода «террейн риспонс» заменен переключателями. На солидной консоли отныне 7-дюймовый монитор с отличной графикой, руль оброс дополнительными кнопками управления экранными меню. Парковаться проще благодаря камере заднего вида, на изображение с которой накладывается направляющая линейка. Функция «хитч ассист» показывает на картинке с камеры положение шаровой опоры буксирного соединения. Тот, кто когда-нибудь цеплял прицеп, особенно в одиночку, наверняка понимает, насколько нелишняя эта опция!

В наших климатических условиях трудно переоценить и программируемую на неделю климатическую установку: вы можете разогреть или охладить салон к назначенному часу. Улучшилась и работа навигации – спасибо быстрому жесткому диску. В общем, новостей с технологического фронта предостаточно. Вот только на фоне новых моделей компании – «Эвока» и особенно флагманского «Рейндж-Ровера» – пластик «Фрилендера» слишком черствый на ощупь. Ни качественные деревянные вставки, ни текстурированная кожа ситуацию, увы, не спасают.

Пуском мотора отныне ведает кнопка. И звук двигателя топовой версии другой. Шестицилиндровое урчание ушло в прошлое – на смену двигателю Si6 пришел четырехцилиндровый Si4 с турбонаддувом. Этот бензиновый агрегат отлично знаком владельцам «Эвока». Двигатель легче предшественника на 40 кг, мощнее на 7 сил (240 л.с.) и обладает на 7% бо́льшим крутящим моментом (340 Н·м). При этом выбросы CO_2 снижены на 14%, до 224 г/км.

Мотор сочетают с шестиступенчатым японским автоматом Aisin AWF21 (также от «Эвока») с усовершенствованной системой переключения на нейтральную передачу, которая позволяет

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Land Rover Freelander 2	
	TD4	Si4
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4500/2150/1740/2660	
колея спереди/сзади	1601/1624	
Объем багажника, л	755/1670	
Снаряженная масса, кг	1805	1775
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,2	8,8
Макс. скорость, км/ч	181	200
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70	А95/68
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	5,8/8,7/7,0	7,5/13,5/9,6
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см^3	2179	1999
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 4000	177/240 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	420 1750	340 3200
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	235/60R18	



Выйти из такой щекотливой ситуации пара пустяков. Спасибо системе «террейн риспонс», которая управляет муфтой, чувствительностью педали газа, системой стабилизации и автоматом.

снизить нагрузку на двигатель в момент остановки. В коробке установлены модернизированные муфты, залито масло малой вязкости – всё ради снижения расхода топлива. Эту же цель преследует система управления питанием IPSM с рекуперативной подзарядкой (Smart Regenerative Charging), которую ранее ставили лишь на дизели. Она следит за тем, чтобы генератор заряжал аккумулятор только на торможениях, преобразуя кинетическую энергию, а не сжигая топливо. Эффект? Бензина «Фрилендер» с Si4 ест заметно меньше: в городе экономия, по данным маршрутного компьютера, достигает 2 л. А как едет? Ускоряется модель с новым мотором так же, как шестицилиндровый предок. Бойко и уверенно. Субъективно разницу в динамике ощутить сложно, да и на бумаге время разгона до сотни всего на 0,1 с меньше.

Если расход топлива для вас во главе угла, стоит приглядеться к дизельным версиям. На выбор, как и прежде, предлагают один из двух двигателей: 2,2-литровый 150-сильный TD4 или 190-сильный SD4. В этих моторах с 2011 года новый турбонагнетатель, который меньше склонен к «падению» в турбояму. С его помощью момент подняли на 5%, до 420 Н·м. Кстати, уровень шума в дизельных версиях снижен на 2 дБ. Это важно, учитывая возможность заказать «Фрилендер» с шикарной аудиосистемой «Меридиан».

Увлекшись всем этим гламуром на борту, не заметил, как долетел до специально подготовленной для нас внедорожной трассы. Для начала мягко скатился с горки благодаря функции «грейдиент релиз контрол», которая позволила мне так же

Центральная консоль заметно изменилась, придав интерьеру солидности. Профиль кожаных сидений стал удобнее. Фирменные подлокотники – класс!

непринужденно и плавно стартовать с крутого подъема. Затем пришел черед бездорожья средней тяжести. Полный привод «террейн риспонс» реагирует на пробуксовку и за 150 мс перераспределяет крутящий момент между осями посредством муфты «Халдекс». «Террейн риспонс», как и прежде, запрограммирован на работу в четырех режимах: «обычная дорога», «трава/гравий/снег», «грязь/колея» и «песок». В сочетании с малыми свесами и солидным дорожным просветом эта техника позволяет штурмовать такие буераки, куда я не сунулся бы на большинстве «паркетных» собратьев. Вот вам и гламур!

Сила «Фрилендера» в его способности уехать по гравию и раскисшей колее гораздо дальше одноклассников. Нынешняя (скорее всего, последняя) модернизация, дополнившая «Фрилендер 2» современной развлекательной начинкой, позволит ему остаться востребованным до прихода преемника. **ЗР**

LAND ROVER FREELANDER 2: ЗАСЛУЖЕННО ЛЮБИМАЯ ЗА ПРОХОДИМОСТЬ МОДЕЛЬ СТАЛА ЭКОНОМИЧНЕЕ И ОБЗАВЕЛАСЬ КЛАССНОЙ «МУЗЫКОЙ», НАВИГАЦИЕЙ И СОВРЕМЕННЫМИ ОПЦИЯМИ.



На туннеле – электромеханический ручник и кнопки системы «террейн риспонс», как в «Эвоке».



Программируемый климат-контроль – находка для наших погодных условий.

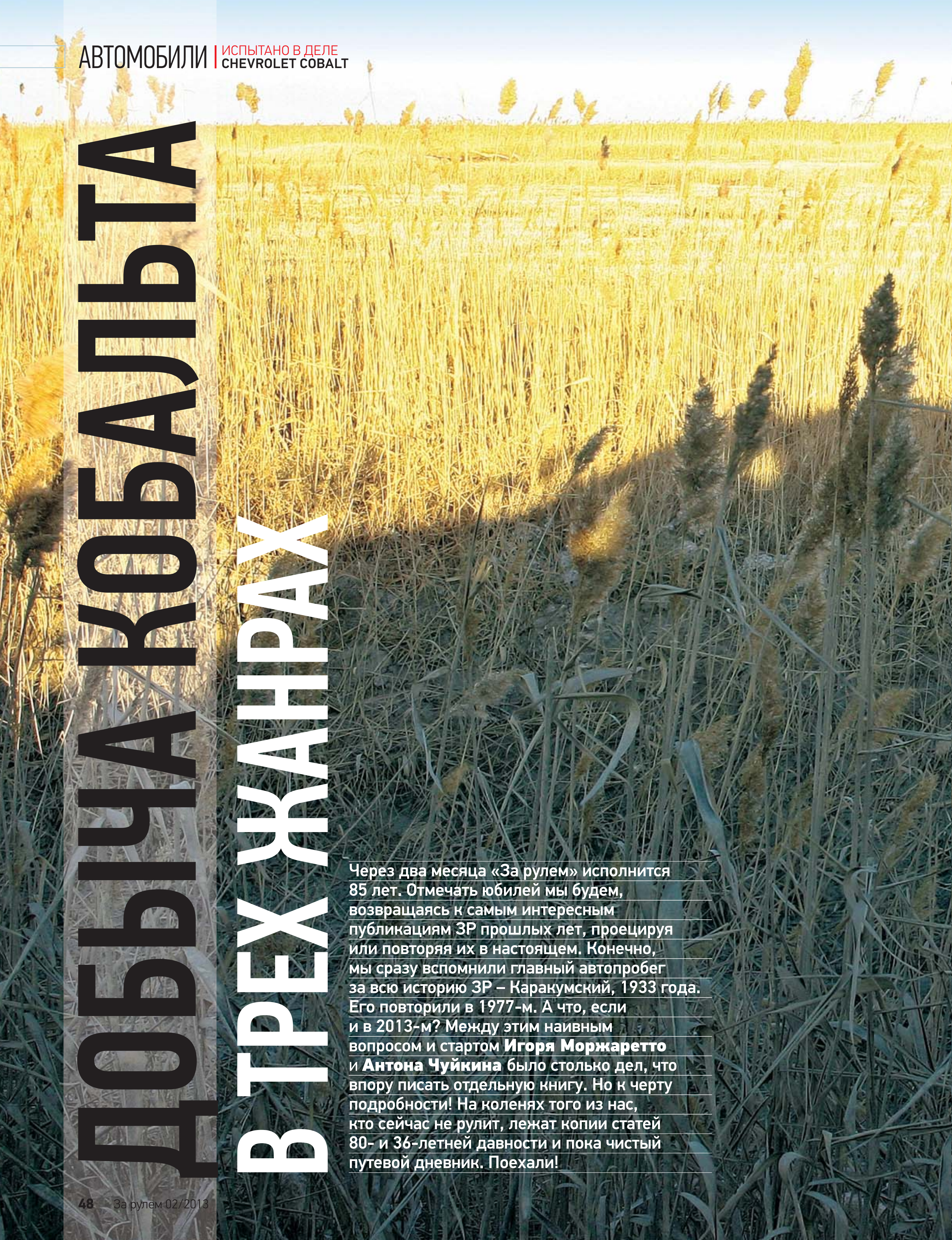


Комбинацию украсил 5-дюймовый цветной монитор с приятной графикой.



КАК СЛЫШНО?

Впервые во «Фрилендере» установлена аудиосистема премиум-класса «Меридиан». В составе простой версии 11 динамиков мощностью 380 Вт, а топовая 825-ваттная конфигурация с 17 динамиками и технологией Trifield буквально окутывает слушателей звуком. Естественно, аудиосистема воспроизводит музыку с CD и DVD, iPod и через USB-разъем. Предусмотрен дополнительный входной разъем 3,5 мм, «блютус» и жесткий диск, на котором могут храниться образы 10 аудиодисков. Базовая машина оснащена модернизированным 80-ваттным вариантом аудиосистемы с 8 динамиками и 5-дюймовым цветным экраном.



ДОБЫЧА КОБАЛЬТА В ТРЕХ ЖАНРАХ

Через два месяца «За рулем» исполнится 85 лет. Отмечать юбилей мы будем, возвращаясь к самым интересным публикациям ЗР прошлых лет, проецируя или повторяя их в настоящем. Конечно, мы сразу вспомнили главный автопробег за всю историю ЗР – Каракумский, 1933 года. Его повторили в 1977-м. А что, если и в 2013-м? Между этим наивным вопросом и стартом Игоря Моржаретто и Антона Чуйкина было столько дел, что впору писать отдельную книгу. Но к черту подробности! На коленях того из нас, кто сейчас не рулит, лежат копии статей 80- и 36-летней давности и пока чистый путевой дневник. Поехали!



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Cobalt

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4479×1735×1514
Колесная база, мм	2620
Объем багажника, л	545
Снаряженная/полная масса, кг	1168/ 1620
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон 0–100 км/ч, с	11,7
Топливо/запас топлива, л	А91–95/46
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	10,4/5,9/7,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1485 см³, 78 кВт/105 л.с. при 5800 об/мин, 134 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, 6-ступенчатый автомат.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное с усилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 195/65R15.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: LTZ.

ЦЕНА: 538 000 руб.

Прекрасная «российская» подвеска, мощный отопитель, большой багажник.

Совсем неудобный замок багажника (отпирается только ключом и кнопкой на нем), нет ручки изнутри, приборы требуют долгого привыкания.

ПЕРЕДОВИЦА. ОТСТАВИТЬ КАРА, ДАЕШЬ КЫЗЫЛ

1. Одна из главных премьер нынешнего года – «Шевроле-Кобальт», который придуман в Бразилии, выпускается также в Узбекистане и призван покорить российский рынок. Узнав, что на заводе в Асаке (Андижанская область) сходит с конвейера первый «Кобальт» для России, мы вызвались доехать на нем до Москвы. Первые протестируем новинку и пройдем заметную часть исторического пробега. Каракумы пропустим, но пересечем другую пустыню – Кызылкум (Малые Каракумы), по рассказам ничуть не менее жесткую. Конечно, это не 23 машины, 100 человек и три месяца пути, как в 1933-м. И не 4 «лады», 11 путешественников и месяц, как в 1977-м. Пробег в несколько тысяч стал обычным делом: покидал вещички в сумку – и в путь!

2. Нам предстоит:
– проверить в деле «Кобальт», в первую очередь, конечно, шестым пунктом 1933 года, который сегодня называется эргономикой;
– увидеть, как изменились места за прошедшие десятилетия;
– оценить дорогу с позиции автопутешественника, особенно имея в виду, что ехать придется по территории трех стран, а не братских республик.

В первый день колонна автопробега в составе одной машины преодолела 300 км от Андижана до Ташкента: от плюс двенадцати в долине до нуля в горах, со снегопадом и дождем.

За последующие без малого двое суток пройдено 1990 км, причем мотор за это время выключался лишь на семь часов.

Средняя скорость 52,5 км/ч, максимальная – 130 км/ч, средний расход 8 л/100 км. Без поломок.



Приборы в стиле «Авео» – интересные и яркие. Даже чересчур: реостат не в силах убрать блики на боковом стекле, соперничающие в яркости с необыкновенно четкими казахстанскими звездами.

Фотограф еще не знает, что он запечатлел свою кровать на пару ближайших ночей. Особенно удобно, что спинку можно «положить» одним движением рычага.



Инструкция на странице 20

МОСКВА – КАРА-КУМ – МОСКВА, 1933

1. 6 июля дан старт колонне советских автомобилей (АМО, ГАЗ и четыре «форда» для сравнения), идущих в грандиозный пробег Москва – пустыня Кара-Кум и обратно.

2. Испытание во время пробега проводится в шести направлениях: **1)** прочность, надежность, выносливость машины; **2)** проходимость дорог, их состояние; **3)** расход топлива, смазки, испытание фильтров; **4)** качество электрооборудования; **5)** качество синтетического каучука и каучука, полученного из тау-сагыза; **6)** влияние управления и посадки водителя на утомляемость.

3. **27 СУТОК** прошло с тех пор, как колонна в 23 машины двинулась по трассе пробега. Первый этап, Москва – Ташкент, пройден, это **3950 КМ**, из них только **432 КМ** ехали по шоссе. Ни одна из стандартных машин заводов ГАЗ и ЗИС не имела ни одной аварии.

В этом сегменте 6-ступенчатым автоматом хвастается разве что «Кобальт».

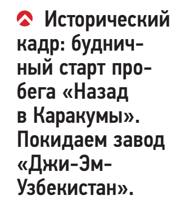
Часть спинки можно не просто опустить, но и снять. Зачем – мы не поняли.

Старались-старались, но заняли всего половину багажника. Как жаль, что в таком объеме не нашлось «законного» места для 5-литровой бутыли с незамерзающей жидкостью.

Открывать багажник неудобно: только ключом или кнопкой на нем же. Видимо, это способ защиты от жуликов в Рио.

Лучший из 1990 казахстанских километров.







Исторический кадр: будничный старт пробега «Назад в Каракумы». Покидаем завод «Джи-Эм-Узбекистан».

Эта лампа горит все время. Через день привыкаешь.

180 см «сами за собой».

Спасибо, дорогой контролер Ахмаджонов, «Кобальт» и впрямь о'кей.





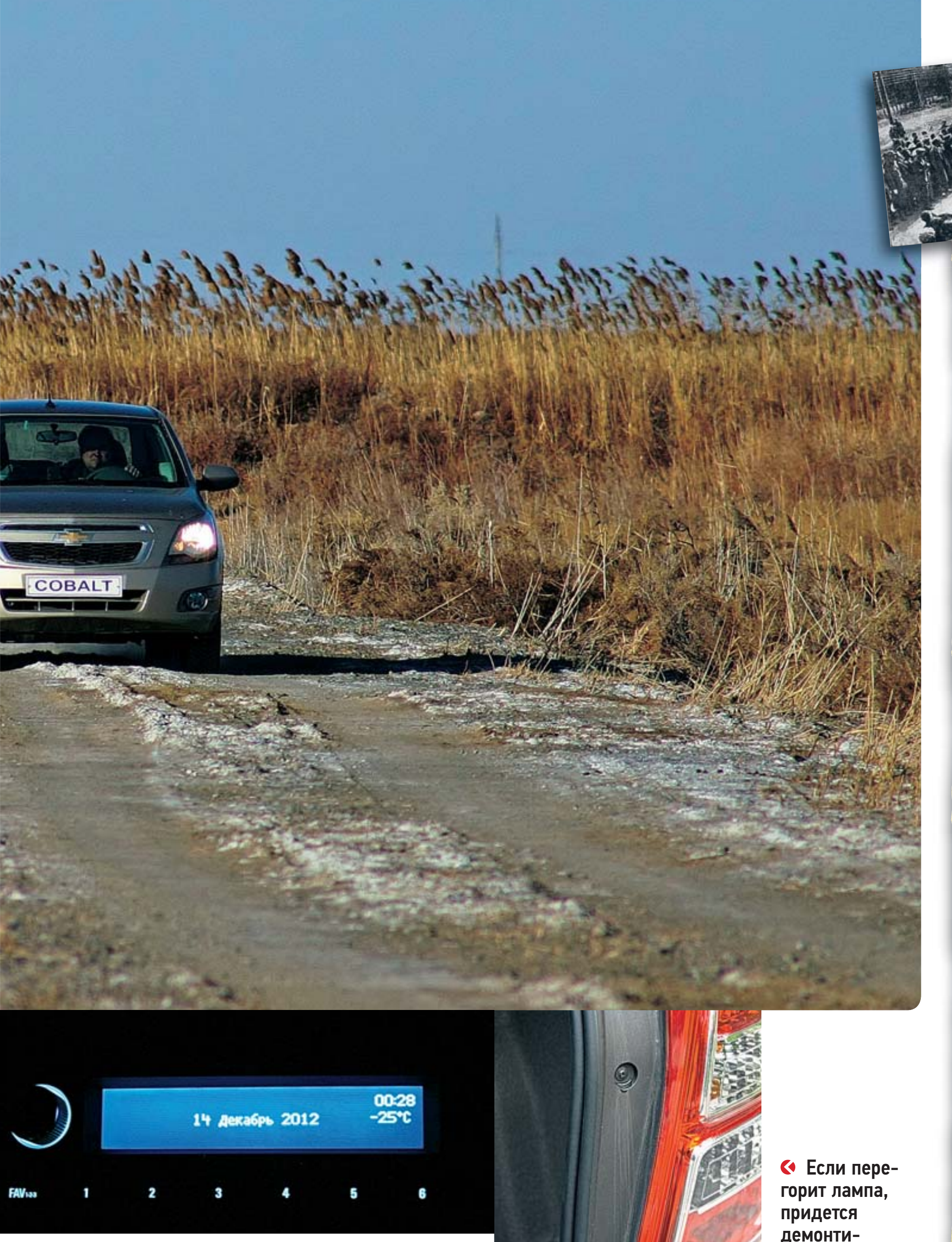
ОЧЕРК. ПОБЕДИЛИ ПУСТЫНЮ, ПРОИГРАЛИ ТАМОЖНЕ

1. Одолжив у заводчан отвертку, Игорь Моржаретто прикручивает к «Кобальту» «одноименные» номерные знаки. Губы его иронически кривятся, прямо как у Алексея Иваныча 80 лет назад.

Вы, очевидно, подсчитываете, сколько постовых заинтересуются такими «номерами»?

Из Узбекистана выехали вполне успешно (притормозили нас только сотрудники погранперехода – очень хотели рассмотреть машину), а вот в казахстанскую границу уперлись на целых семь часов. По очереди мы бегали от машины к таможенному посту и обратно, звонили в Шымкент, Алматы, Астану и Москву, но пробить глухую оборону местных таможенников не удалось (подробности на с. 4–5). Наступала южная ночь... Пришлось согласиться на их условия – ехать через всю страну «под сопровождением».

2. Сопровождение оказалось крупным мужчиной по имени Болто, тут же уснувшим на заднем сиденье. Его надо было кормить и поить; когда не спал, он развлекал нас рассказами о том, что в таможенном управлении не хватает людей, ведь столько машин (российских и прочих) надо сопровождать по дорогам республики... Вся работа заключалась в том, что он в запечатанном пакете вез документы на машину. Так за первую ночь мы



В ходе пробега температура за бортом колебалась от +12 °С до той, что вы видите на дисплее.

Если перегорит лампа, придется демонтировать весь фонарь.

МОСКВА – КАРА-КУМ – МОСКВА, 1933

1. В широком кожаном пальто без пояса, похожем на мешок, Алексей Иванович Соловьев, водитель машины № 13, в сотый раз наклоняется над работающим мотором. Контролер машины Вася Ильин дает газ. Алексей Иванович, иронически скривив губы, вслушивается в высокие ноты.

Вы, Алексей Иванович, прошли на этой машине уже более 5000 километров. Вы, очевидно, вспоминаете акробатические прыжки машины по кочкам Казахстана, изнуряющую езду на маршруте Ташкент – Самарканд с сотнями арычных канав, пыль глубиной до полуметра. От всего этого у машины были все основания захрипеть, чихать и вообще вести себя далеко не так, как она ведет себя сейчас.

2. В углу двора небольшой костер. Профессор Цинзерлинг варит кисель в литровой банке из-под консервов. Профессор объехал почти все пустыни и полупустыни мира. С нашим пробегом он едет, еще не оправившись как следует от дизентерии. Соблюдая диэту, он варит кисель. Это была единственная пища профессора в дороге через пустыню.

3. Есть грунты страшнее песков. Провалились в яму передние колеса одной из «амовок». Это не что иное, объяснил профессор Цинзерлинг, как остатки корней камышовых зарослей на берегу когда-то протекавшей здесь реки. Пришлось ехать на легком газу, тормозя машины на всех подозрительных местах.

4. Колонна прошла через пустыню блестяще. Тяжелые машины АМО показали высокое качество своих моторов. Так же хорошо прошли машины ГАЗ. Только у трех пришлось сменить двигатели, погибшие из-за пыли. Они специально были без воздухоочистителей: на них проверялась работа моторов в условиях крайне пыльных дорог Казахстана и Средней Азии.

проехали около 800 км по строящейся трассе М32.

В следующем областном центре, Кызылорде, меняем Болто на Бахчана (не менее крупный мужчина), оформляем новую подорожную и после неслучившегося обеда выезжаем в Актобе. Снова ночная дорога – надо проехать больше 1000 км через пустыню Кызылкум.

Как хорошо жилось путешественникам в далеком 1933-м – у них было время на сон и еду! Мы же перехватывали на бегу в придорожных чайханах, что Аллах послал... Пока добежишь от машины до двери – околеешь.

3. Два часа за рулем – и два часа блаженного сна на правом сиденье. На вторую ночь эта постель казалась уже верхом комфорта, а сам «Кобальт» – трехкомнатной квартирой. Если бы еще не коммунальной...

Единственная запись, сделанная в бортжурнале в ту ночь: «Подвеска!». Она подобна той, что на «Рено-Логан», – знатоки оценят комплимент. Грейдер, объезд строящегося моста, выбоина у Байконура (век помнить будем) – все нипочем! Ни чрезмерной требовательности европейских машин, ни ватности корейских и китайских.

4. Несмотря на то что пробег прервался в самом интересном месте, а именно в Актюбинске, когда мы поняли, что российская таможня сама себе не верит (с. 4–5), испытания новинки мы провели и знаем: «Кобальт» их выдержал. Некоторые его особенности и наши выводы – на фото и плашках. Добавим лишь, что при минус двадцати пяти за бортом климат внутри мы легко доводили до тропического. Бразилия, словом.

Мы серьезно рассчитываем еще раз проехать по тому же маршруту, скажем, в 2033 году, на электромобиле. Верим, что к тому времени не будет такого «таможенного союза», как, впрочем, и границ вовсе. И дорога от Москвы до Ташкента займет дня два.



«Кобальт» по размерам попадает аккурат между седанами «Авео» (плюс 80 мм) и уходящим «Лачетти» (минус 36 мм). У него всего один тип кузова, потому клиенты «Шевроле» не будут мучиться выбором: хочешь поярче – бери «Авео», попрактичнее – «Кобальт».

80 лет назад все реки пришлось преодолевать вброд. Сейчас мы стоим близ вполне современного моста через Сырдарью.

В Туринском политехе в Ташкенте (!) учатся почти 1000 студентов. Оборудование – на зависть, в библиотеке на видном месте труды президента и свежий журнал «За рулем».

РЕПОРТАЖ. МЕТОДОМ АКЫНА

1. По дорогам суверенного Казахстана мы проехали около 2000 км. Международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» (прошли его казахстанский участок) – частично современное шоссе, практически автобан, частично грунтовки и грейдеры вдоль будущей трассы. Самое любимое наше выражение по-казахски отныне «айналы поту», что означает «объезд». Участок от Кызылорды до Аральска практически сплошной «айналы поту», а не дорога! Но работы ведутся быстрыми темпами, дорожники клянутся, что через год здесь будет настоящая магистраль. Остается только недоумевать, почему эта дорога не находит продолжения в России: ну, промчат по ней китайцы, а дальше завязнут у нас, как когда-то монголы, и не видать им Западной Европы.

2. Шымкент, бывший Чимкент: по-прежнему тут сходятся несколько крупнейших автомагистралей. Вокруг города есть кольцевая! До Алматы, бывшей столицы, 690 км, до новой, Астаны, 1900 км. И всего сто с небольшим верст до столицы Узбекистана. Но «благодаря» границе когда-то близкий Ташкент теперь в десяти часах ходу, судя по нашему опыту.

3. Сегодня одно из ведущих высших учебных заведений Узбекистана – Туринский политехнический университет. Здесь готовят кадры для автомобилестроения, энергетики, строительства; обучение идет на английском языке и стоит около 4500 долларов в год. Конкурс высокий, по окончании гарантирована работа. В первую очередь – на предприятиях автопрома. Кстати, многим студентам они и оплачивают обучение.

МОСКВА – КАРАКУМЫ, 1977

1. В мае 1977-го на старте стояли четыре автомобиля последних моделей, выпуск которых уже начат: два джипа ВАЗ-2121 и две легковушки ВАЗ-2106. Казалось, в эпоху, когда человек побывал на Луне, пустыня – пустяки. Иргиз стал первой пробой сил. Порядочно потрепанный грейдер кончился за несколько десятков километров до затерянного в казахстанских просторах городка. Малые Каракумы – так называют это место. Мы оказались на песчаной дороге, петляющей меж заросшими травой барханами. Лишь изредка встречаются юрты скотоводов. Около них верблюды, оседланные пони. И почти возле каждой – мотоцикл.

2. В Чимкенте сходятся три крупные автомагистрали, идущие от Аральска, Алма-Аты и Ташкента: их предшественницы когда-то входили в Великий шелковый путь. Объездной дороги еще нет, и потому весь транзитный поток, а это около 5000 автомобилей в сутки, идет через город.

3. Когда мы в Ташкенте пришли на встречу с курсантами образцовой технической школы ДОСААФ, то смогли убедиться, что нынешняя школа – настоящий учебный комплекс, располагающий всеми условиями, необходимыми для подготовки специалистов самой высокой квалификации. Новые здания, современные автомобили, хорошо оборудованные классы.

4. Новый город автомобилестроителей Тольятти не с чем даже сравнить. Если бы участникам того, сорокалетней давности пробега вдруг представился бы он посреди ровной степи, они приняли бы его за мираж, за прекрасную сказку.

Зимний закат в пустыне. Очень красиво. И очень холодно.

Ташкент поставляет моторы на заводы «Джи-Эм» в Асаке, Индонезии, Южной Корее. Некоторые комплектующие, возможно, будет покупать и АВТОВАЗ.

На заводе в Асаке собирают «Дэу-Дамас», «Матиз» и «Нексию», «Шевроле-Спарк», «Лачетти» и «Кобальт». Уровень локализации – до 70%.

4. За 18 лет в Узбекистане практически на пустом месте создали современную автомобильную отрасль. Это не только предприятие в Асаке, где собирают «Дэу» и «Шевроле», но и Самаркандский автозавод (сборка грузовиков и автобусов «Исудзу», грузовиков MAN). Но самое важное – в Узбекистане уже есть современное производство автокомпонентов, насчитывающее семь десятков предприятий. Чуть больше года назад в Ташкенте открылся завод двигателей GM Powertrain Uzbekistan. Он выпускает современные бензиновые моторы объемом 1,2 и 1,5 л, в девяти модификациях.

Изнанка благостной картины – закрытый пошлинами рынок, так что 95% машин на нем – двух марок, угадайте каких. А все предприятия наполовину принадлежат государству. Таков местный колорит.

Здесь дневник путешествия заканчивается, есть только одна запись на следующей его странице:



«КОБАЛЬТ» НА РЫНКЕ

Самый доступный «Кобальт» стоит 444 000 рублей; за эти деньги в придачу к единственному двигателю (1,5 л, 105 л.с.) и 5-ступенчатой коробке передач получите усилитель руля, подушку безопасности водителя, обогрев передних сидений. За доплату в 26 тысяч поставят кондиционер; пакет безопасности (антиблокировочная система + вторая подушка) обойдется еще в 20 000 рублей. За окраску (любую!) потребуют дополнительно 8 тысяч. Куда выгоднее взять комплектацию LT за 503 000 рублей, где кондиционер уже в базе, но вместо механики 6-ступенчатый автомат. Вариант LTZ богаче на 15-дюймовые колеса на литых дисках, аудиосистему и другие приятные мелочи.

Как выглядит «Кобальт» на фоне одноклассников? Возьмем за точку отсчета комплектацию LT, дополненную второй подушкой и ABS: 531 000 рублей. «Лада-Гранта» с автоматом стоит 406 600 рублей, но для многих отечественный бренд скорее минус, чем плюс. «Рено-Логан» с автоматом в довольно богатой комплектации стоит 488 тысяч ровно. Неплохо, но дизайн экстерьера и интерьера устарел. «Хёндэ-Солярис» с мотором в 107 «лошадей», 4-ступенчатым автоматом и кондиционером дешевле конкурента – 510 000 рублей. «Киа-Рио» со схожей начинкой стоит 519 900 рублей.

Кстати, у самой «Джи-Эм» есть пара моделей в качестве некоей альтернативы: «Авео» и «Лачетти». Первая в сходной комплектации стоит 528 000 рублей, а вторая... ушла с конвейера, чтобы уступить место «Кобальту».

В 1933-м путь из Москвы до Ташкента (половина Каракумского пробега) занял 27 дней. Спустя 44 года – две недели. Наша скорость составила 1000 км в сутки. Это и есть то, ради чего отправились в исторический, героический пробег энтузиасты автодела 80 лет назад. И конечно, отметим тот факт, что на каждом автомобиле есть сегодня воздушный фильтр. Это маленькое, но очень важное достижение 1933-го.



никоретте
Сделай то, чем будешь гордиться
Добиться задуманного бывает трудно, но не так трудно, как бросить курить!
Новый пластырь НИКОРЕТТЕ® на 90% повышает ваши шансы бросить курить!*
Он содержит медицинский никотин, который, поступая в организм, помогает облегчить тягу к курению. День за днем вам хочется курить все меньше, и в итоге вы можете бросить курить. Это достижение, которым нужно гордиться!
Схема лечения
25 мг → 15 мг → 10 мг
пластырь
никоретте
пластырь
полупрозрачный
никотин
1 этап
25 мг
Действие 16 часов
7
пластырей
*Тоннесен. Пластыри с повышенной дозой никотина увеличивают процент отказа от курения в течение первого года: результаты ОЕОРМ. Евр Респ Ж 1999;13: 238-246 РУ №ЛП-001122 от 03.11.2011
Реклама.
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

И СОТВОРИЛ «ОПЕЛЬ» АДАМА

Когда в 1863 году Адам Опель открывал фабрику по производству швейных машин, он и подумать не мог, что его сыновья займутся выпуском автомобилей, а в его честь назовут имиджевый компакт. **Михаил Кулешов** выяснил, достоин ли «Опель-Адам» имени прославленного предка.



СВОБОДА ВЫБОРА И ДИКТАТ

Среди нескольких десятков «адамов», припаркованных у аэропорта Лиссабона, найти два одинаковых нереально. Самый маленький «Опель» открывает даже более широкие возможности персонализации, чем его конкуренты «Мини-Купер», «Ситроен-DS3» и «Фиат-500». Двенадцать оттенков кузова, три оттенка крыши, тридцать один вариант исполнения колесных дисков и пятнадцать – обивки кресел. Цвет интерьерного пластика и отделку потолка предстоит выбирать из четырех вариантов. Глаза разбегаются! А ведь цветные панели в салоне можно и поменять, когда надоедят, – как «бампер» у любимого телефона. Впечатляет и список оборудования, включающий подогрев руля, систему автоматической парковки и информационно-развлекательный центр Intellilink, способный работать с гаджетами на Apple iOS и Android: синхронизировать навигацию, проигрывать музыку и видеоролики. Согласитесь, редкий набор для этого класса машин.

АДАМ ОПЕЛЬ И «ОПЕЛЬ-АДАМ» МОГУТ ПО ПРАВУ ГОРДИТЬСЯ ДРУГ ДРУГОМ. С РАЗУМНОЙ ЦЕНОЙ И АВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ УСПЕХУ МАШИНЫ НИЧТО НЕ СМОЖЕТ ПОМЕШАТЬ.

А вот модификацию выбирать не пришлось. Такие разные внешне «адамы» оказались совершенно одинаковыми по технической части. Организаторы тест-драйва подогнали журналистам только машины с мотором из середины доступной нынче линейки – 87-сильным бензиновым атмосферником объемом 1,4 л. Коробка передач – исключительно 5-ступенчатая механика. А как же хотелось испробовать автомат!

Бертольд Стефан, занимавшийся разработкой «Адама», отвечает на возникший вопрос раньше, чем я успеваю его озвучить. «Автомата в продаже не будет, по крайней мере в ближайшее время. Дизеля, скорее всего, не стоит ждать вовсе: мы считаем его дорогим и ненужным в этом классе решением». Вот это да! В культивирующей механику Европе отсутствие автоматической трансмиссии, возможно, и впрямь не великое упущение, но в нашей стране красавчик «Адам» рискует отпугнуть третьей педалью не одну Еву. Да и добрая половина мужчин, несмотря на короткие ходы и четкие переключения «ручки», наверняка предпочла бы гидромеханику. Спасибо хоть за более мощный бензиновый двигатель с турбонаддувом в сочетании с механической, но уже шестиступенчатой коробкой (такую версию вскоре предложат).

Становится даже обидно за удачную машинку, ведь больше ничем этот «Опель» покупателей не отпугнет. Салон радует глаз и кончики пальцев

СРАВНЕНИЕ ГАБАРИТОВ И БАЗЫ ОДНОКЛАССНИКОВ





«Адамово яблоко». Впрочем, мультимедийная система Intellilink ничуть не хуже сотрудничает с устройствами на платформе Android.

Колодцы приборов с хромированной окантовкой красивы, показания читаются отлично.

Кнопка слева от подогрева руля переводит электроусилитель в парковочный режим: на скорости до 25 км/ч вращаешь руль одним пальцем – без преувеличения!

качественными пластиками, передние кресла радушно принимают седоков в свои объятия, а мультимедийная система радует быстродействием и отменным звучанием. Единственный повод для расстройства – задний ряд, пригодный для пассажиров лишь условно.

УНЫНИЕ – СМЕРТНЫЙ ГРЕХ

Стоило выехать в изрядно погруженный в сумерки город, как вспышки фотоаппаратов посыпались слева и справа – с тротуаров и из окон проезжающих мимо машин. Нет ничего удивительного в том, что еще не продающийся даже в Европе «Адам» вызывает на улицах ажиотаж, – удивительными оказались его масштабы!

Мне же хотелось просто расслабиться и получать удовольствие от управления автомобилем. Впрочем, много ли радости выжмешь из 87 лошадиных сил, удушенных экономами и перемещающих в пространстве 1120 килограммов самовыражения и стиля? Увы, не слишком.

Если охарактеризовать этот силовой агрегат одним словом, наиболее подходящим будет «достаточный». Динамики действительно достаточно для уверенной городской и загородной езды, но она едва ли способна высечь хотя бы одну яркую искру эмоций. «Адам» разгоняется непозволительно уныло, и это особенно обидно, когда знаешь, насколько хорошим получилось шасси!

Баланс между управляемостью и плавностью хода найден очень удачный. Приправленный коротким острым рулем, автомобиль ввинчивается в повороты охотно и предсказуемо, а нестись на нем по узкой извилистой загородной дорожке – и вовсе полный восторг! По части управляемости «Адам» еще недотягивает до «Мини», однако от машины, построенной всего лишь на укороченной платформе «Корсы», такого благородного поведения никак не ждешь. Эх, вот бы мотор помощнее, того же объема, но с турбонаддувом и мощностью 180 л.с. Именно такой, скорее всего, будет на версии OPC, прототип которой ожидается в марте на автосалоне в Женеве. Вот тогда и о возможной покупке задумаюсь.



Отделка потолка «звездное небо», на мой вкус, немного вульгарна.

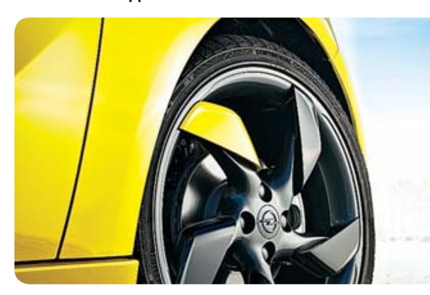


Для повседневных городских нужд этого объема вполне достаточно. А вот пассажиру, сидящему за водителем даже среднего роста, совершенно некуда девать ноги.



«Адам», несмотря на габариты, можно оборудовать системой «флекс-фикс». «Опель» заботится об активном образе жизни владельцев!

Накладка в цвет кузова на колесные диски – еще один способ индивидуализировать свой «Адам».

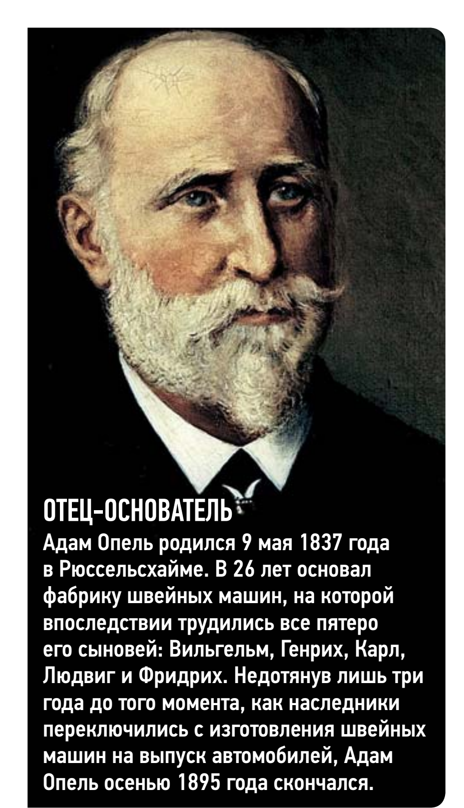


ЦЕНА УСПЕХА

Сколько-сколько? Одиннадцать тысяч евро за самый доступный «Адам»? Да это меньше, чем начальная стоимость наиболее близкого по габаритам «Фиата-500», выпускаемого с 2008 года! Конечно, за эти деньги малыша оснастят совсем уж слабым, 70-сильным 1,2-литровым мотором, но и у «итальянца» лишь 69-сильный двигатель того же объема. Невероятно заманчиво! Разговаривать о ценах, особенностях комплектаций и уровне базового оснащения российских версий пока рано, но надежда на то, что «Опель» навесит на новинку вменяемый ценник и в нашей стране, конечно же, остается.

Проблема лишь в том, что доступный и безумно стильный «Адам» рискует в таком случае превратиться из нишевого продукта в массовый. И тогда уже на улицах города не составит труда отыскать два, три, а то и четыре абсолютно одинаковых экземпляра.

А если серьезно, то основатель компании Адам Опель вправе гордиться своим наследием. Пусть его именем назван не флагман марки, не престижный вседорожник, а всего лишь маленький сити-кар – не вижу причин, которые помешают «Опелю-Адам» стать массово любимым или даже культовым. Особенно если в компании как можно быстрее определятся с автоматической трансмиссией. Кстати, клиноремённые вариаторы использовали и для привода швейных машин. Покупатели и старина Адам были бы счастливы! ЗР



ОТЕЦ-ОСНОВАТЕЛЬ

Адам Опель родился 9 мая 1837 года в Рюссельсхайме. В 26 лет основал фабрику швейных машин, на которой впоследствии трудились все пятеро его сыновей: Вильгельм, Генрих, Карл, Людвиг и Фридрих. Недотянув лишь три года до того момента, как наследники переключились с изготовления швейных машин на выпуск автомобилей, Адам Опель осенью 1895 года скончался.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Opel Adam		
	1,2 л	1,4 л, 87 л.с.	1,4 л, 100 л.с.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	3698/1720/1484/2311		
колея спереди/сзади	1472/1464		
Радиус поворота, м	5,1		
Снаряженная/полная масса, кг	1086/1455	1120/1465	
Объем багажника (VDA), л	170		
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,9	12,5	11,5
Максимальная скорость, км/ч	165	176	185
Топливо/запас топлива, л	А95/38		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,5/4,2/5,0*	6,6/4,2/5,1*	
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см^3	1229	1398	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	51/70 5600	64/87 6000	74/100 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	115 4000	130 4000	
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/35R18		

**Данные для версий, оснащенных системой «старт-стоп».*



ВНЕШНОСТЬ ОБМАНЧИВА?

Идеальных автомобилей не бывает. Все дело в особенностях характера, считает **Максим Гомянин**, пообщавшись с новой «Тойотой-Аурис».

Как вам такой совет: «Въедьте на круговое движение, а затем съедьте на третьем съезде на улицу Шайпшитриер»? Штатная навигация, ведущая меня по побережью Португалии, начала раздражать. Система тормозила и путалась на развязках, а голосовое сопровождение игнорировало нормы русского языка. Смешные для нашего уха названия португальских улиц электронному штурману простительны, но слова типа «въедьте» – перебор.

Новая «Тойота-Аурис», даром что говорит с акцентом, барышня с завидными внешними данными. Ее формы – плод творчества европейского дизайн-центра компании. У интернациональной команды, надо сказать, получилось: любуюсь «Тойотой».

По сравнению с предыдущим поколением новинка ниже на 55 мм, дорожный просвет уменьшился на 10 мм. Под днищем в районе картера двигателя, на боковинах, топливном баке разместили щитки из полимера. Все это позволило не только уменьшить шум в салоне, но и снизить коэффициент аэродинамического сопротивления до 0,28 (ранее C_x был равен 0,29). А значит, машина стала экономичнее.

Для удобства водителя и пассажиров сиденья опустили на 40 мм, а наклон рулевой колонки изменили на 2º. Сидеть удобнее. Кресла – с обычной для машины такого класса боковой поддержкой и большими ходами регулировок по высоте и длине. Правда, подлокотник узковат. При интенсивной рулежке он мешает рослым водителям. Наконец-то появились автоматические доводчики всех дверей, но только в самой дорогой версии.

НЕ ПРО НАС

«Тойоту-Аурис» выпускают и с гибридным приводом, аналогичным обкатанному на популярном в Японии и США «Приусе». Автомобиль производят с кузовами хэтчбек и универсал (на фото). Под капотом 1,8-литровый мотор, работающий в паре с электродвигателем. Суммарная мощность – 136 л.с. при 5200 об/мин. Батареи разрабатывала «Панасоник EV Энерджи Ко.» – совместное предприятие с «Мацусита электрик», известной покупателям как «Панасоник». Ради экономии места тяговую батарею разместили под подушкой заднего дивана. Благодаря этому по объему багажника гибридные модификации не проигрывают бензиново-дизельным собратьям. Увы, в России гибридный «Аурис» продавать не собираются.



Салон без изысков, но добротен. Качество материалов и сборки на высоте.

Просто и со вкусом. Дизайн приборной панели интересен и вряд ли быстро надоест. Вечером голубоватая подсветка не раздражает глаза.

В багажнике предусмотрена полка, которую можно приподнять с помощью фиксаторов. Получится что-то вроде антресолей.

Подушка заднего дивана довольно плотная. Спинку можно разложить в пропорции 60:40. В дверях клавиши автоматических стеклоподъемников.



Передняя панель (кстати, ее форма типично японская) – набор противоречий. Верхняя часть из приятного мягкого пластика, а нижняя из дубового. Хорош цветной дисплей, на который выводится карта навигации и изображение с камеры заднего вида. Но к чему расположенный чуть выше крохотный экран часов? Старомодно. Более узкие спинки позволили выкроить 20 мм для ног сидящих сзади, почти плоский пол – как намек: три седока не почувствуют себя ущемлеными.

Хватит ее разглядывать, пусть покажет себя в деле! В моем распоряжении «Аурис» с 1,6-литровым мотором в 132 л.с. и механикой. Машина не для динамичной езды. В начале хода сцепление пустое, схватывает ближе к концу. Неудобно. Да и с низов мотор не тянет. Несколько раз при выжиме

Передний свес (фото справа) низковат. Еще чуть-чуть, и бутылка воды высотой примерно 200 мм упрется в пластик бампера. Немудрено: дорожный просвет стал меньше на 10 мм (140 мм). А вот сзади (фото слева) расстояние более чем достаточное.





«Тойота-Аурис» в базе, с 1,3-литровым мотором и механикой, стоит 735 000 руб. Вариант с двигателем 1,6 л обойдется минимум в 774 000 руб., а версия с вариатором стоит от 814 000 руб.

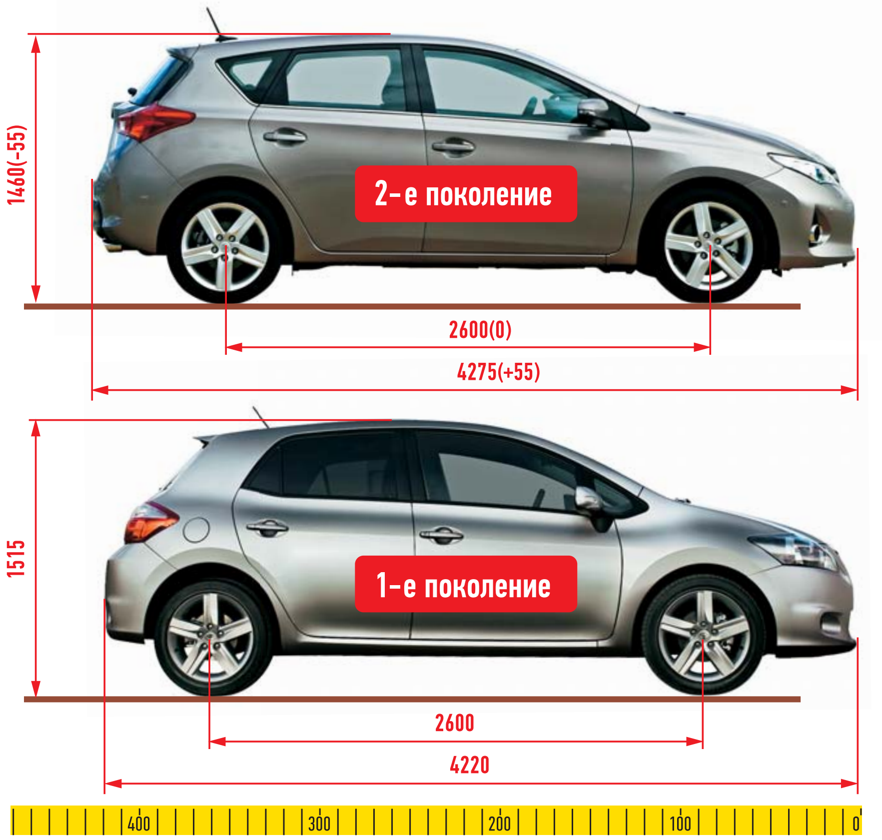
ВНЕШНОСТЬ У TOYOTA AURIS ЯРКАЯ, А ЕЗДОВОЙ ХАРАКТЕР ОЧЕНЬ УЖ СПОКОЙНЫЙ.

НЕКОТОРЫЕ ХЭТЧБЕКИ ГОЛЬФ-КЛАССА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ*

Автомобиль	Объем двигателя, л (л.с.)	Тип коробки передач	Комплектация	Цена, руб.
Opel Astra	1,8 (140)	A6	Cosmo	823 900
Volkswagen Golf	1,4 (122)	DSG7	Highline	744 000
Mazda3	1,6 (105)	A4	Touring Plus	798 000
Honda Civic	1,8 (142)	A5	Premium AT	1 079 000

*Цены на момент подготовки материала.

ИЗМЕНЕНИЕ РАЗМЕРОВ ДВУХ ПОКОЛЕНИЙ TOYOTA AURIS, мм



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Toyota Auris 1.3	Toyota Auris 1.6	Toyota Auris 1.6 CVT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4275/1760/1460/2600		
колея спереди/сзади	1535/1525		
Объем багажника, л	360		
Снаряженная/полная масса, кг	1185/1815	1250/1805	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	10,0	11,1
Макс. скорость, км/ч	175	200	190
Топливо/запас топлива, л	A95/50		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,6/4,7/5,4	7,9/4,8/5,9	7,4/4,8/5,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см^3	1329	1598	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	73/99 6000	97/132 6400	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	128 3800	160 4400	
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6		CVT
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	«Мак-Ферсон»/независимая	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	205/55R16		

сцепления задевал краем ботинка педаль тормоза. На других марках подобного не наблюдал. Видимо, переборщили в стремлении сделать педальный узел компактнее.

Характер автомобиля совсем не вяжется с внешностью. Это тем более обидно, что рулевое управление настроено великолепно. Ладоням приятно держать баранку. С отличной обратной связью, она четко реагирует на каждое движение рук. Занос электроника гасит достаточно рано, в семейном автомобиле так и должно быть. Целый набор «ангелов-хранителей» – усилитель экстренного торможения, система курсовой устойчивости, система распределения тормозных усилий – здесь к месту.

За время теста я почти свыкся с «японкой», рожденной в Европе. На какие-то вещи готов закрыть глаза. Но для счастливой совместной жизни мне не хватило эмоций за рулем, которых так ждешь от этой красотки! **ЗР**

УВИДЕТЬ БОЛЬШЕ

Фото и видео смотрите на http://www.zr.ru/content/articles/502381



Форма № ПД-4

ИЗВЕЩЕНИЕ	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**		
	получатель платежа **р/сч №40702810438290108462 в Стромынском**		
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва		
	(наименование банка, **к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225** другие банковские реквизиты)		
	Ф.И.О.		
	адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал Рейс (код 01018)		
Кассир	Плательщик		
Квитанция	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**		
	получатель платежа **р/сч №40702810438290108462 в Стромынском**		
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва		
	(наименование банка, **к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225** другие банковские реквизиты)		
	Ф.И.О.		
	адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		
Кассир	Плательщик		

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

1. Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом,квартиру);
2. Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3. В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4. Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»
   на 3 месяца – 300 руб.
   на 6 месяцев – 600 руб.
   на 12 месяцев – 1200 руб.
5. Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormilceva@tdzr.ru

Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России

Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции

✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом» «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции».

ДУХЛЕСС

Вслед за новым трехдверным «Ауди-А3» немцы выводят на рынок «Спортбек». Что, кроме дополнительных дверей, обрел хэтчбек из Ингольштадта, разузнал **Максим Гомянин**.

Черные росчерки шин на узкой полоске асфальта, упрямо взбирающейся в гору, явно неспроста. Сбрасываю газ, и точно – впереди еще один 180-градусный поворот. Перевал Коль-де-Браус, конечно, не такой известный, как Коль-де-Турини, но все же это еще один спецучасток Ралли Монте-Карло. И здесь надо быть начеку даже за рулем гражданского автомобиля. Напряженные минуты подъема – и вот он, перевал. На его вершине пытаюсь понять, что понравилось в машине.

Вроде все отлично: 1,6-литровый 105-сильный дизель дарит прекрасную тягу уже с 1500 об/мин, четкость переключения механической коробки на зависть другим, а случись что, электроника поможет водителю не улететь с обрыва. Как это ожидаемо от «Ауди»! «Спортбек» – добротный немецкий продукт премиум-бренда, где всё выверено и разложено по полочкам.

По сравнению с предшественником пятидверка с 1,4-литровым 140-сильным мотором TFSI сбросила немалые 90 кг. Реакции на педаль газа резче, а спортивный руль со скошенной нижней частью наливается приятным усилием, стоит чуть сильнее нажать педаль на входе в вираж.

Нажимаю клавишу *Drive Select*, чтобы сделать поведение машины динамичнее, но разница между *efficiency* и *dynamic* минимальна. Заднее сиденье жестковато, зато пространством в районе головы рослые пассажиры обделены не будут. Немецкий орднунг во всем: в дизайне, интерьере, поведении на дороге. Кстати, «Спортбек» сделали на фольксвагеновской модульной платформе MQB. На ней построен и новый «Гольф», такой же правильный и эталонный.

В «Спортбеке» есть система MMI, более продвинутая, чем в трехдверке (ЗР, 2012, № 8). Она постоянно держит

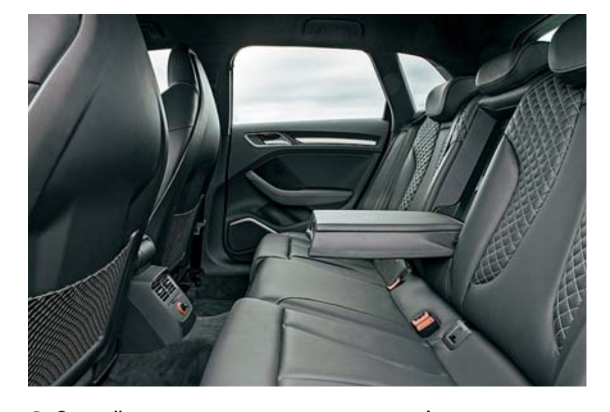




ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A3 Sportback					
	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.8 TFSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ						
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4310/1966/1425/2636					
колея спереди/сзади	1535/1506					
Объем багажника, л	380/1220					
Снаряженная масса, кг	н.д.	1280	1355	1335	1385	1385
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	9,5	7,3	10,9	8,7	7,4
Максимальная скорость, км/ч	193	203	232	195	216	232
Топливо	А95			ДТ		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д./н.д./4,9	6,6/4,6/5,3	7,0/4,8/5,6	4,6/3,3/3,8	5,0/3,7/4,2	н.д./н.д./4,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый, с турбонаддувом			дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди поперечно					
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16				
Рабочий объем, см^3	1197	1395	1798	1598	1968	1968
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 1400–4000	90/122 4500–6000	132/180 5100–6200	77/105 1500–2750	110/150 3500–4000	135/184 н.д.
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1400–4000	200 1400–4000	250 1250–5000	250 1500–2750	320 1750–3000	380 1750–3000
ТРАНСМИССИЯ						
Тип	переднеприводная					
Коробка передач	М6, А6, А7					
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ						
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая балка		«Мак-Ферсон»/ независимая	«Мак-Ферсон»/ упругая балка	«Мак-Ферсон»/ независимая	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем					
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые					
Размер шин	205/55R16, 225/45R17, 225/40R18					

Салон формирует самое важное – впечатление и ощущения от автомобиля, потому с одноплатформенным «Гольфом» ничего общего. Материалы отделки иные. Монитор системы MMI выезжает из передней панели. Скошенный книзу руль – привилегия оснащения S line.

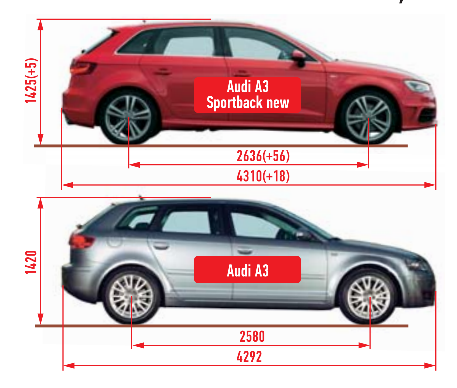


Задний диван отвечает стандартам гольф-класса. Для двоих достаточно места в ногах и над головой.

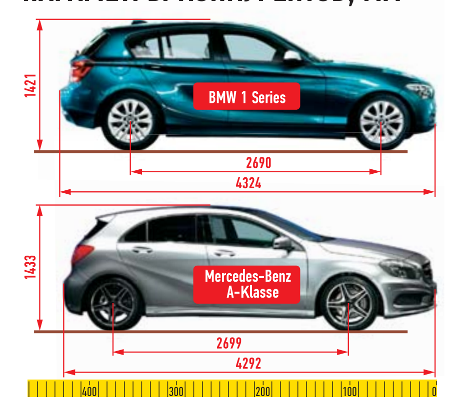
Шайбой и несколькими кнопками на центральном туннеле управляют системой MMI.



ИЗМЕНЕНИЕ РАЗМЕРОВ ДВУХ ПОКОЛЕНИЙ AUDI A3 SPORTBACK, мм



ПАРАМЕТРЫ КОНКУРЕНТОВ, мм



водителя в курсе – от самых свежих мировых новостей до расстояния до ближайшей АЗС. В бардачке слот для сим-карты, через нее автомобиль связывается с Интернетом. Функции меняю, крутя шайбу на консоли, – сенсорный экран, на мой взгляд, был бы удобнее.

Не думал, что когда-нибудь ощущения от управления машиной отойдут на второй план, на первый же выйдет электроника. И в этот момент я, наконец, понял, чего мне не хватает в этом автомобиле. Эмоций! Творческого беспорядка. Вот почему тогда, на перевале, я корректно пропустил вперед «Лотос-Супер Севен». Задиристый харизматичный родстер тощего дизайна играет в другие игры – удовольствие от вождения он подпитывает страхом. А за рулем «немца» страха нет.

Но целевой аудитории А3 важнее четыре кольца на решетке радиатора. Ведь за ними те блага, которые обычному гольф-классу не по чину. «Спортбек» чуть интереснее внешне, чуть богаче, чуть мощнее народных автомобилей. В этом «чуть» и кроются нюансы. А заодно и спокойный нрав, который многим приятнее чрезмерной горячности. ЗР



Цена «Спортбека» в Германии стартует с 23 400 евро за автомобиль с 1,4-литровым мотором. Версия с двигателем 1,2 л появится позже, она оценена в 22 500 евро. Российские цены объявят непосредственно перед стартом продаж, намеченным на февраль.

ВОЗМОЖНОСТИ СИСТЕМЫ MMI



На экране разрешением 800×480 пикселов для водителя открываются широкие возможности: настроить характеристики активного шасси с помощью «Ауди драйв селект», включить навигацию, радио или CD-проигрыватель, активировать «Ауди коннект».

Система «Ауди коннект» – средство от информационного голода. С помощью интернет-соединения можно, например, выяснить цены на АЗС и проложить маршрут до понравившейся заправки.

ЧТО ЕЩЕ?

Доступ в социальные сети «Твиттер» и «Фейсбук». Ленты новостей от ведущих служб: «Си-эн-эн», «Би-би-си», «Шпигель» и т. д. Прогноз погоды. Расписание поездов и авиарейсов. Отправка голосовых СМС-сообщений. Данные о дорожном трафике. Информация о достопримечательностях в городах. Навигация Google Earth.



Примерно половину автомобилей продают в России с автоматической коробкой. Даже недорогие машины вроде «Гранты», «Шанса» и «Логана» теперь щеголяют автоматами, сделавшими их гораздо удобнее и практичнее, считает **Юрий Тимкин**. Фото **Константина Якубова**.

НЕ ПЕРЕКЛЮЧАЙТЕСЬ!

Еще пару лет назад априори считалось, что доступный автомобиль должен быть с механической коробкой передач; 5-ступенчатая механика – вот их удел! Карма такая, и всё тут. Однако сейчас ситуация резко поменялась. Сначала автомат установили в «Логан», чуть позже – в украинский «Шанс», а теперь и «Гранту» предлагают с АКП. У всех трех простенькая 4-ступенчатая конструкция. Грех не сравнить эти машины друг с другом.

ПОСЛЕДНИЙ ШАНС

Совсем недавно седанчики из Запорожья были фаворитами российского рынка, теперь от былой популярности не осталось и следа. Мало того, на момент теста выпуск «Шанса» и вовсе приостановили: из-за резкого сокращения спроса произошло затоваривание на заводе. Почему соотечественники остыли к недавнему бестселлеру? Причин тому несколько. Это и введение утилизационного сбора, и появление более свежих конкурентов, и затягивание с обещанным рестайлингом («Шанс» действительно старомоден на фоне соперников).

Садишься в салон – и сразу понимаешь, что выпускается модель не первый год. Точнее, полтора десятка лет, и это чувствуется. Скромный дизайн, теснота, огрехи эргономики. Рулевая колонка, например, стоит неровно – левая часть обода руля ближе к панели приборов, чем правая. Ну куда это

ZAZ Chance

Дебютировал в 1997 году под именем «Дэу-Ланос». С переходом корейской компании в собственность «Дженерал моторс» модель стали продавать как «Шевроле-Ланос». После приобретения украинской фирмой прав на ее выпуск название поменяли на «ЗАЗ-Шанс».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,3, 1,4 и 1,5 л (70–101 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая или автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: S, SE, SX.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 4 года или 120 000 км, межсервисный интервал – 10 000 км или 12 месяцев, 75 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
275 000–430 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 101 л.с., 4-ступенчатый автомат, SX, 430 000 руб.

Lada Granta

Модель дебютировала осенью 2011 года. Пока доступен только седан, во второй половине 2013-го ожидается выход 5-дверной версии.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (82, 87 или 98 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая или автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Стандарт», «Норма», «Люкс».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 50 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, свыше 450 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
259 000–406 100 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, 98 л.с., 4-ступенчатый автомат, «Норма», 373 200 руб.

Renault Logan

Мировая премьера состоялась в 2004 году. В 2005-м стартовал выпуск в России, а в 2009-м провели рестайлинг. В наступившем году состоится смена поколений.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75, 87, 102 и 103 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая или автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Аутентик», «Экспресьон», «Престиж».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 12 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
339 000–488 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, 103 л.с., 4-ступенчатый автомат, «Престиж», 535 000 руб.



ZAZ Chance



Дизайн «Шанса» безбожно устарел, а криво установленный руль без регулировок – прошлый век.

Это не подголовники, а лишь намеки на них. К тому же их всего два.





В отличие от версий с механикой, в этом ЗАЗе есть тахометр. А надо бы наоборот.

Автомат «Шанса» позаимствован у «Шевроле-Авео» прошлого поколения. Работает неплохо, но доплата слишком высока.



годится! К тому же баранка лишена регулировки, хотя фирменный буклет ее обещал. Щель в бардачке с полпальца не добавляет хорошего настроения. Единственное светлое пятно в салоне – накладки под алюминий на кулисе и селекторе автомата.

Динамика «Шанса» не будоражит. Зато стартует «Запорожец» без тряски и дерготни. И мотора почти не слышно. Но это если ехать вполпедали. А захотел ускориться – машина тут же скисает: шума много, толку чуть. Не обошлось и без конфуза: при плавном торможении с максимальной скорости «Шанс» неожиданно заглох. Закономерность или случайность? Видимо, последнее, поскольку такое не повторялось. Но осадочек остался.

Привлекала внимание кнопка *Hold* рядом с рычагом. Нажал, и машина взялась стартовать слишком вяло. Оказалось, в этом режиме коробка использует исключительно третью передачу. Зимой, на обледенелых дорогах, функция нелишняя.

Катится «Шанс» словно плохонькая бричка. Подвески пасуют перед ямами и при этом изрядно гремят, удары даже от мелочовки проходят на баранку. В общем, за рулем украинского седана не возникает ощущения надежности и уверенности в завтрашнем дне. Кажется, что потрясешься так месяц-другой – и машина начнет сыпаться. Словом, беспечные деньки для «Шанса» на исходе. Время берет свое: автомобиль заметно устарел и на прежние рыночные позиции вряд ли вернется. Даже автомат не поможет.

ГАРАНТ ДЛЯ «ГРАНТЫ»

АВТОВАЗ всегда отличался консервативностью по отношению к коробкам





В отличие от конкурентов по тесту, номер включенной передачи в «Ладе» отображается на панели приборов даже в режиме *D*.

Симпатичный прорезиненный селектор автомата – украшение интерьера «Гранты».



У «Гранты» среди всех «лад» самый удобный и современный салон.

Сзади довольно просторно, однако во втором ряду шумно.



передач. Переход «Жигулей» с 4-ступенчатой механики на 5-ступенчатую произошел только в 1990-е годы, и это преподносили как невероятный прогресс. Об автомате волжане тогда и не заикались. Лишь спустя почти полтора десятка лет из Тольятти пошли слухи о работе над новым для них типом трансмиссии. Поговаривали, «лады», мол, оснастят 7-ступенчатым автоматом российской (!) разработки. Однако этот проект вскоре затух. Потом на волне сотрудничества с «Рено» вазовцы присматривались к французской коробке DP0. Однако в конечном итоге выбор пал на агрегат JF414E японской фирмы «Джатко». Она, кстати, на 75% принадлежит другому партнеру волжан – «Ниссану». Этот 4-ступенчатый автомат выпускают почти четверть века, он заслужил репутацию беспроблемного и неприхотливого (сдается, это будет самый надежный узел «Лады»). Пока им снабжают только «Гранту», однако в дальнейшем его получит и «Калина».

Запрыгнув в уже знакомый салон, сразу отметил удачный дизайн селектора автомата. Да и на ощупь он весьма приятный. При перемещении по прорези не загораются лампочки индикации, зато есть подсказки на панели приборов. И наконец-то на переднеприводной «Ладе» нет мучений с выбором передачи! Поставил рычаг в *D* – и забыл про хруст механики и невнятный привод сцепления. Не одно поколение россиян об этом мечтало. С машиной больше не надо бороться, сел и поехал. Причем поехал хорошо: разгоняется автоматическая «Гранта» бойко, без промедлений и задержек. С удовольствием раскручивает двигатель до красной зоны, а при резком нажатии на акселератор

Renault Logan



Салон «Логана» пока не устарел, однако некоторые эргономические особенности напрягают. В частности, кнопка клаксона в торце подрулевого переключателя.

Задний диван – самый просторный. По запасу пространства «Логан» даст фору авто классом выше.





«Рено»: номер включенной передачи отображается только в ручном режиме.

Селектор «Логана» архаичный, словно снят с автомобиля 20-летней давности.



коробка сбрасывает сразу две передачи. Выйти на обгон при 100 км/ч – не проблема. В общем, чувствуется, что автомат настроен под активное вождение, а не под максимальную экономичность. Если нажать кнопку *Overdrive Off*, машина перестает переключаться на четвертую. Есть еще возможность задействовать режим *1* или *2*, в которых коробка ограничивается работой на этих передачах.

Кстати, автомат устанавливают только на «гранты» с максимальным для модели 16-клапанным 98-сильным мотором. Отсюда и хорошая динамика. При этом расход топлива умеренный: в среднем 9,5 л/100 км. Другое дело, что «Ладу» завод требует заправлять 95-м бензином, в то время как конкуренты могут довольствоваться и 92-м. Учитывая российское происхождение автомобиля, такая привередливость к топливу кажется странной.

Основная претензия к «Ладе» – высокий уровень шума. Громче, чем хотелось бы, гудит силовой агрегат. В пробках скрип тормозов способен извести даже самых терпеливых. На сравнительно ровном асфальте из недр центральной консоли доносится треск, будто там кто-то щелкает кастаньетами. Шумоизоляция кузова слаба: гавкнет рядом собака, а внутри слышишь лай, словно тебя вот-вот укусят.

За низкую цену «Гранте» можно было бы простить многое. Помните, вначале ее преподносили как машину из сегмента лоу-кост? Вскоре после дебюта она подорожала. А потом еще



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ZAZ CHANCE	LADA GRANTA	RENAULT LOGAN
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4237/1678/1432/2520	4260/1700/1500/2476	4288/1740/1534/ 2630
колея спереди/сзади	1405/1425	1430/1414	1480/1470
Объем багажника, л	320	480	510
Радиус поворота, м	4,9	4,5	5,3
Снаряженная/полная масса , кг	1131/1595	1160/1560	1165/1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5	11,8	11,7
Максимальная скорость, км/ч	170	167	175
Топливо/запас топлива, л	А95/48	А95/50	А95/50
Расход топлива: городской/ загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,6/5,1/6,4	8,5/5,7/7,2	11,8/6,7/7,8
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	н.д.	170
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1399	1596	1598
Степень сжатия	10,5	10,5	9,8
Мощность, кВт/л.с.	74/101 при 6400 об/мин	64/87 при 5100 об/мин	75/103 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	131 при 4200 об/мин	140 при 3800 об/мин	145 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А4	А4	А4
Передаточные числа: I/II/III/IV/з.х.	2,875/1,586/1,000/ 0,697/2,300	н.д.	2,72/1,50/1,00/0,71/2,05
Главная передача	4,145	4,1	3,65
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	185/55R15	175/65R14	185/65R15

раз. Словом, теперь покупка «Гранты» не кажется бесспорно привлекательной. За такие деньги не хочется мириться с небрежной сборкой и невысоким уровнем комфорта. Вот если бы подорожание было вызвано повышением потребительских качеств и надежности, тогда вряд ли кто кинул бы в вазовцев камень. Увы, повышения этого как-то не видно. А жаль. Ведь «Гранте» надо совсем немного подтянуться, чтобы выступать на равных с недорогими иномарками.

ГОДА НЕ БЕДА

«Рено-Логан» – завсегдатай тестов ЗР. Сейчас в нашем распоряжении версия с автоматической трансмиссией DP2, которая появилась лишь под занавес карьеры первого «Логана». Но, несмотря на грядущую смену поколений и доплату в 34 000 рублей, такая модификация расходится на ура.

Салон «Рено» хорошо знаком, однако кое-что новое в нем нашлось. С недавних пор французы устанавливают более современную

ШАРОМ ПОКАТИ

Еще недавно сегмент машин стоимостью до 500 000 рублей охватывал с десяток различных моделей с автоматом. Сейчас былого выбора нет. Инфляция!



Chevrolet Spark
Цена с литровым 68-сильным мотором – от 446 000 рублей. На фоне других представителей малого класса выделяется просторным салоном и багажником. В ближайшее время в продажу поступит рестайлинговая версия.



Kia Picanto
С автоматом совмещается 1,4-литровый 85-сильный двигатель. В начальной комплектации цена стартует с 499 900 рублей. «Пиканто» удивляет не по размерам «взрослым» дизайном, а также наличием множества роскошных опций вроде подогрева руля.



Hyundai Solaris
Пожалуй, наиболее современный автомобиль с автоматом, доступный менее чем за полмиллиона. Хэтчбек в базовой комплектации с 1,4-литровым 107-сильным мотором стоит от 478 000 рублей, седан на пару тысяч дороже.



МНЕНИЕ НОВИЧКА

Поскольку машины с автоматической трансмиссией чаще предпочитают дамы, мы попросили нашу хорошую знакомую Ольгу Максимову оценить тестовые автомобили. Сама она ездит на служебном «Логане» с механикой, а с автоматами вовсе не сталкивалась. Тем интереснее узнать ее мнение!

RENAULT LOGAN



Благодаря высокому кузову в «Логан» очень удобно садиться – пригибаться почти не приходится.

Ух ты, оказывается, с автоматом управляться очень просто – зря боялась. Привыкла моментально. Удивительно, но рука к рычагу даже не тянется, – ощущение, будто всю жизнь ездила с такой коробкой. Очень удобно! Вообще-то, с механикой я управляюсь легко, но мне некомфортно переключаться на пятую: далеко тянуться, приходится отвлекаться от дороги. С автоматом же неудобство снимается. Хотя бы ради этого стоит за него доплатить! По мне, 35 000–40 000 рублей за такую трансмиссию вполне можно выложить. Если больше – подумаю.

LADA GRANTA



«Гранта» показалась громоздкой. Из-за длиннющего багажника парковаться неловко.

Понравилось рулевое управление: вращая баранку, прикладываешь минимум усилий. Но почему шумоизоляция совсем слабая? В салоне стоит такой гул, что хочется воткнуть беруши. Да и «сверчки» голосят неожиданно громко для новой машины. Динамика у «Гранты» хорошая, разгон бодрый. Только на высокой скорости автомобиль кажется не очень устойчивым, его заметно пошатывает от бокового ветра. В целом «Лада» производит неплохое впечатление. Я от такой машины не отказалась бы, но при условии, что она будет тысяч на сто дешевле «Логана».

ZAZ CHANCE

В этом автомобиле мне тесно: передняя панель прямо-таки давит, а руль нельзя отодвинуть. Но кресло тут самое удобное. Расположенное слишком близко салонное зеркало загораживает едва ли не половину ветрового стекла. Чтобы придавить акселератор, усилий прикладывать не надо – педаль легкая. Однако динамика скромная. К лихачеству эта машина не располагает. Да и подвески гремят. Но самый большой недочет – зуд на педали газа, ехать очень неприятно. Уже только поэтому «Шанс» я не выбрала бы.



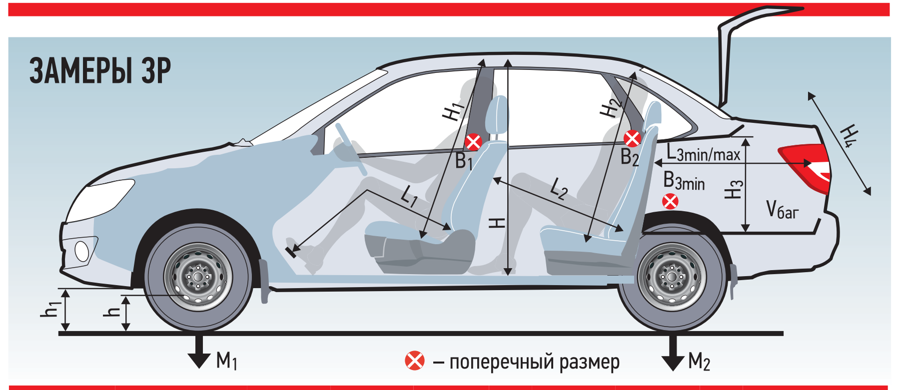
В «Шансе» мне некомфортно: слишком тесно, передняя панель будто давит, а руль из-за отсутствия регулировок нельзя сдвинуть повыше.

аудиосистему – с «блютусом» и пультом дистанционного управления, по фирменной традиции закрепленным на рулевой колонке. Жаль только, качество звучания по-прежнему тусклое. Своеобразные передние кресла не изменили – сидишь высоко, словно на барном стуле. Зато, в отличие от соперников, у «Логана» они регулируются в вертикальной плоскости. Несмотря на ряд эргономических проколов, салон «француза» самый удобный. Да и по простору вне конкуренции. А еще в «Рено» тише всего: чувствуется европейская порода!

Но смотрю на массивный и неэстетичный рычаг автомата – и кипячусь: что мешало сделать его поэлегантнее? Подобные формы уже лет двадцать как вышли из моды. И селектор перемещается по пазу с толчками. Но больше вопросов не возникло. «Логан» плавно берет старт и так же чинно-благородно (по меркам своего класса, естественно) набирает ход. Субъективно разгон медленнее, чем у «Гранты» (даром что мотор мощнее), но резвее, чем у «Шанса». Главное – не суетиться, и тогда «Рено» пленит вас комфортом. Ежели начнете спешить, идиллия улетучится: автомат начнет раздражать задержками. В этом случае лучше перевести его на ручное управление (которого у конкурентов, кстати, нет). Покачивая рычаг вперед-назад, можно заставить машину ехать активнее. Между прочим, в этом режиме предусмотрена так называемая защита от дурака – при достижении красной зоны коробка переходит на повышенную передачу. Такое решение должно благотворно отразиться на надежности агрегата. Хорошо, если так, ведь коробка DP0, на основе которой сделан DP2, долговечностью не отличалась.

Ехать на «Логане» приятнее всего: не шумит, руль радует обратной связью, крены невелики. А уж как здорово его подвески справляются с буераками – прямо мерседесовская плавность хода! Довести до пробоя, кажется, невозможно. Словом, на фоне соперников это – Автомобиль. Он уверенно победил в нашем тесте. А ведь уже скоро начнутся продажи «Логана» нового поколения (подробности – в этом номере ЗР). Причем, как обещает производитель, стоить второй «Логан» будет на уровне нынешнего. Есть предчувствие, что его соперникам придется несладко. ЗР

Благодарим автосалон «Темп Авто Балашиха» за предоставленную на тест «Ладу-Гранта».



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3\ min/max}$, мм	$B_{3\ min}$, мм	H_3, мм	H_4	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
ZAZ CHANCE	925–1110	625–855	1160	990	940	1355	1355	895/1780	995	550	420	364	686 (62)	422 (38)	1108	120*	230
LADA GRANTA	975–1145	590–805	1185	1015	955	1365	1360	1020/1640	950	550	570	468	649 (61)	414 (39)	1060	195	250
RENAULT LOGAN	920–1025	645–865	1200	1010	960	1385	1410	1015	1020	570	435	392	742 (63)	433 (37)	1175	160*	225

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
ZAZ CHANCE	8	7	7	7	7	7	7	8	8	8	7	8	7	7	8	7,4
	+ Удобные сиденья, неплохое качество сборки.									− Тесный сзади, вялая динамика, устаревший дизайн.						
LADA GRANTA	7	8	8	8	8	8	9	8	8	6	8	8	8	8	8	7,9
	+ Хорошая динамика, достойная эргономика, дешевле конкурентов.									− Высокий уровень шума, небрежная сборка, единственный тип кузова.						
RENAULT LOGAN	6	7	8	8	9	8	8	8	9	8	9	8	8	8	8	8,0
	+ Просторный салон, невысокий уровень шума, отменная плавность хода.									− Спинка заднего дивана не складывается, огрехи в эргономике, наиболее кусачая цена.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Юрий Тимкин:

«Вполне ожидаемо «Логан» оказался сильнейшим в нашей троице. Однако и «Гранта» не промах! Ей бы шумоизоляции добавить и подтянуть качество сборки. Сколько лет мы говорим об этом, когда речь заходит о вазовской продукции... А «Шанс» устарел окончательно. Даже отмена утилизационного сбора вряд ли поможет вернуть былой спрос».

КРЕСТЬЯНИН ТОРЖЕСТВУЕТ

Наиболее быстрая версия кроссовера «Мини-Кантримен» в марте обретет первых российских владельцев. **Михаил Кулешов** пробовал самый заряженный «Мини» на горных дорогах.

Добраться до горнолыжного курорта Кютай в Австрийских Альпах на моноприводной машине в сезон непросто – в Европе запрещены шипы, а «липучка» с трудом цепляется за обледенелые подъемы. Доехал до перевала на обычной «семерке» xDrive и понял, что компания БМВ выбрала горные дороги долины Отцталь для презентации своих полноприводных моделей неслучайно.

Очень часто в спорах о целесообразности полного привода на кроссоверах звучат стандартные фразы о маленьком дорожном просвете и длинных свесах, ограничивающих внедорожные возможности. Но первая задача таких машин – уверенное движение по скользкой дороге, а не штурм бездорожья.

Это справедливо и в отношении «Кантримена JCW» с приводом на все колеса.

От обычного «Купера S» машину отличают жесткие амортизаторы и пружины, клапаны увеличенного диаметра в головке блока, а также переработанная выпускная система и более производительный турбокомпрессор. «Джей-си-ви» мощнее на 34 л.с., его крутящий момент выше на 40 Н·м, а для набора первой сотни требуется лишь на 0,6 с меньше времени.

Субъективно JCW чуть быстрее, острее, эмоциональнее «Кантримена S». «Паркетник» дарит подготовленному водителю редкую радость от азартной и предсказуемой езды веером по снегу и ничуть не меньшую – от атаки ходовых поворотов. Подобную управляемость и отзывчивость среди кроссоверов еще поискать, обратная связь на органах управления изумительная.

Так что единственная помеха на пути к успеху «Мини-Кантримен JCW» – его собственная менее мощная версия. В движении разница между ними едва ощутима, а вот цена... Прайс-лист на «Уоркс»


Места на заднем ряду достаточно для двоих.

Сложив задние сиденья, объем багажника можно увеличить с 350 до 1170 л.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mini Countryman JCW

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4133×1789×1549
Колесная база, мм	2596
Колея спереди/сзади, мм	1527/1554
Снаряженная/полная масса, кг	1405 (1430)*/1915 (1940)
Объем багажника (VDA), л	350/1170
Разгон 0–100 км/ч, с	7,0 (7,0)
Максимальная скорость, км/ч	225 (223)
Топливо/запас топлива, л	A95/47
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,4 (7,9)

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,6 л, 160 кВт/218 л.с. при 6000 об/мин, 280 Н·м при 1900–5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; M6 или A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 255/45R18.

**В скобках здесь и далее – данные для версии с АКП.*



ОДИН ПЛЮС ОДИН

В ноябре 2012 года на российский рынок вышли еще две новые полноприводные машины концерна БМВ, обе 1-й серии. Самая доступная «единичка» с интеллектуальным приводом xDrive – 184-сильная 120d с 2-литровым дизелем. Такая машина оценена в 1 220 000 руб. Разгон до 100 км/ч занимает у хэтчбека 7,2 с, а максимальная скорость достигает 225 км/ч, при этом заявленный расход топлива в смешанном цикле – 4,7 л на 100 км.

Вторая версия, M135i xDrive, – наиболее мощная и быстрая модель в линейке 1-й серии. Шестицилиндровый двигатель с двойным турбонаддувом развивает 320 л.с. и 450 Н·м крутящего момента, разгоняя машину до сотни за 4,7 с; ограниченная электроникой максимальная скорость – 250 км/ч. Кроме того, M135i получил модернизированные компоненты подвески и аэродинамически оптимизированные элементы кузова. Минимальная стоимость автомобиля 2 050 000 руб.

начинается с 1 675 000 руб., в то время как базовый 184-сильный полноприводный «Фермер» с литерой *S* на 395 тысяч дешевле. Нужно ли переплачивать за немногочисленные технические доработки и несколько иной обвес? Отговаривать от покупки JCW не буду. Желание быть не таким, как все, и осознавать, что обладаешь самым быстрым «Кантрименом», чего-то стоит, не так ли? ЗР



Интерьер заряженного «Кантримена» отличает дополнительный шильдик на шитом красными нитками руле, хромированные накладки на педалях и черный цвет потолочной обивки.

Расположенный перед глазами тахометр актуален для «механического» «Кантримена». Версии с автоматом также доступны на нашем рынке.

Блок управления климатом повторяет формой крылатую эмблему «Мини». Одним из тумблеров внизу включается режим *Sport*, изменяющий усилие на руле.



MINI COUNTRYMAN JCW – ОДИН ИЗ САМЫХ ЗАВОДНЫХ КРОССОВЕРОВ НА РЫНКЕ: БЫСТРЫЙ, АЗАРТНЫЙ И ДОРОГОЙ.



Крутящий момент на заднюю ось передает многодисковая муфта GKN, время срабатывания которой не превышает 0,1 с.

СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

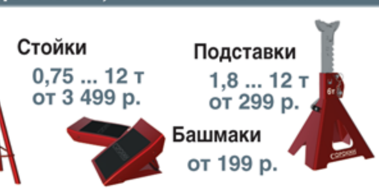
Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 2 499 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ



Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Гидравлический
0,7 т
5 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ



1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ



от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

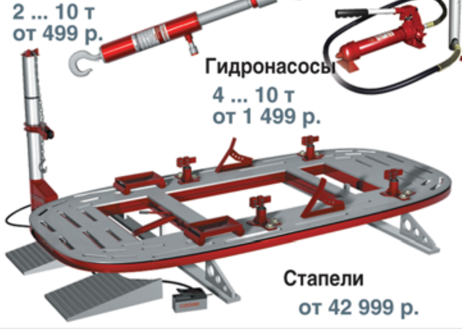
ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
10 ... 20 т
от 7 999 р.

4 ... 150 т
от 6 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Балансировочные стенды
10 ... 47''
от 32 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26''
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24''
от 72 999 р.

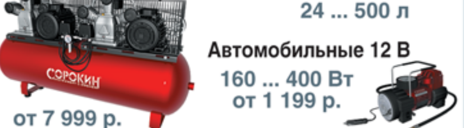
Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.



КОМПРЕССОРЫ



Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л
от 7 999 р.

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 1 199 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Установки для заправки кондиционеров
от 69 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 29 999 р.



Стенды для сход-развала
от 249 999 р.



Установка для регулировки света фар
29 999 р.

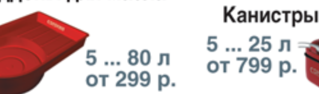


Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 799 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.



КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

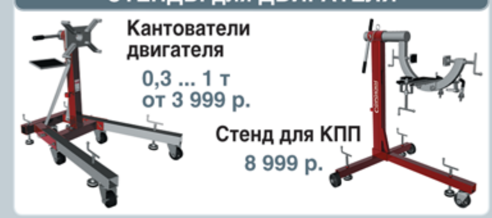


0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



Кантователи двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
8 999 р.

ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,7 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
1 ... 3 т
от 1 499 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ, ЦЕПИ НА КОЛЕСА



от 999 р.

от 3 999 р.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ



Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СЪЕМНИКИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



0,5 т
от 4 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Пылесосы
37 ... 114 л
от 9 999 р.



Мойки высокого давления
9 ... 190 бар
от 1 999 р.

ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



Зарядные
2 ... 15 А
от 999 р.

Автономные пусковые
от 4 999 р.

Пускозарядные
от 4 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 3 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



от 1 499 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 999 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ



Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 799 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 1 499 р.

Тиски слесарные
от 999 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ



Углошлифовальные машины
от 1 199 р.

Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповерты
от 1 099 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Дрели
от 1 499 р.

Гайковёрты
от 2 499 р.

Углошлифовальные машины от 1 499 р.

НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТА



Standart
от 2 499 р.

Great
от 6 999 р.

www.sorokin.ru







ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

РЕСТАЙЛИНГ? РЕПРАЙСИНГ!

Пятое поколение седана «Субару-Легаси» выпускают без малого четыре года, – пришло время планового обновления, плоды которого вкушал **Михаил Кулешов**.

Рестайлинг – дело тонкое. Порой настолько, что результат невооруженным глазом видят лишь истинные фанаты марки. «Легаси» – случай как раз такой. Замечаете новую форму радиаторной решетки и переднего бампера? А хромированные окантовки противотуманок? Новый дизайн колесных дисков, в конце концов? На мой нефанатский взгляд, разница ощутима лишь рядом с дореформенной машиной, – в противном случае определить с ходу, где «было», а где «стало», не возьмусь.

Отличить интерьер обновленной машины гораздо проще: «алюминиевый» пластик отделки потемнел, монохромный экран бортового компьютера расцвел красками, а центральную консоль даже в самой простой комплектации украсил 4,3-дюймовый дисплей, показывающий картинку с камеры заднего вида.



Безусловно, полезное подспорье для крупного седана, однако убогий экранчик не дает повода для гордости при минимальной цене машины 1 412 000 рублей. Полноразмерный 7-дюймовый сенсорный экран навигационной системы смотрится намного уместнее, но он лишь в солидных комплектациях. Зато поработали над эргономикой – кнопка стояночного тормоза переехала из подрулевой зоны на центральный туннель, а управлением системой интеллектуального привода (SI-Drive) заведует теперь не шайба между сиденьями, а кнопки на руле. Увы, все эти меры не породили ощущения сколько-нибудь дорогого автомобиля. Наповал убивает дубовый пластик передней панели и отсутствие доводчиков у всех стекол, кроме водительского.

Впрочем, не за качество пластика и оснащение любят «Субару». Над ездовыми повадками инженеры, по их словам, поработали очень серьезно: изменили настройки амортизаторов и пружин, применили новые втулки во всех элементах подвески, увеличили толщину заднего стабилизатора, постарались уменьшить вибрации и повысить точность реакций рулевого управления – в частности, добавив динамический демпфер.

К сожалению, и здесь уловить нюансы и оценить поведение обновленной машины под силу лишь почитателям марки. Хотя вряд ли кто-то поспорит с тем, что управляется «Легаси» действительно здорово. Да и ускоряется – тоже! Для уверенных обгонов хватает даже 2,5-литрового атмосферника (теперь он начальный), а 265-сильный турбомотор того же объема обладает поистине взрывным характером. Любопытно, что первый поставляют лишь с вариатором Lineartronic, а второй – только с 5-ступенчатым автоматом. Версию с механической трансмиссией больше не предлагают.

Будет ли спрос? Глава российского представительства Огура Шигеру отвечает: «Мы отдаем себе отчет в том, что наши автомобили дороже продукции основных конкурентов, но получаемое за рулем «Субару» удовольствие мало с чем может сравниться. Считаем, это стоит денег». До недавнего времени так считали и покупатели, но с последним обновлением модельной линейки ценовая политика, похоже, терпит крах: за первые три месяца продаж новая «Импреза» в России нашла... менее двух десятков владельцев. Не постигла бы схожая участь и обновленную «Легаси». ЗР



К эргономике интерьера нет никаких претензий, но его портят откровенно дешевые материалы, несовместимые с высокой ценой.

Цветной 3,5-дюймовый дисплей бортового компьютера пришел на смену архаичному монохромному экрану.





Кнопка стояночного тормоза отныне «живет» на более привычном для себя месте.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Subaru Legacy 2.5i	Subaru Legacy 2.5 GT Sport
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4745/1780/1505/2750	
колея спереди/сзади	1530/1535	
Объем багажника, л	476	
Снаряженная масса, кг	1500	1562
Полная масса, кг	1800	
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	6,2
Максимальная скорость, км/ч	210	245
Топливо/запас топлива, л	А95/65	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,0/7,4/9,1	14,9/8,1/10,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	Оп4/16	
Рабочий объем, $см^3$	2457	
Степень сжатия	10,0	8,4
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	123/167 5600	195/265 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	229 4000	350 2400–5200
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А6 (CVT)	А5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/50R17	225/45R18



БРАТЬЯ ПО ОРУЖИЮ

Концерн PSA вступает в битву в классе доступных седанов, причем сразу с двумя автомобилями – «Пежо-301» и «Ситроен С-Элизэ», которые отличаются друг от друга лишь кузовными панелями. Потенциал французского оружия оценивали **Юрий Тимкин** и **Михаил Кулешов**.

ВЗГЛЯД СКЕПТИКА

И «Пежо», и «Ситроен» позиционируют свои новинки как машины для небогатых семей. Дескать, в таких ячейках общества обычно не более одного автомобиля, а значит, он должен быть максимально практичным и функциональным. Ну и просторным, разумеется. К простору обоих «французов» претензий нет. Но вот удобны ли они? Садиться на задний диван неловко из-за того, что двери отворяются на неожиданно малый угол. Ну да ладно, дети как-нибудь прошмыгнут. А вот дальше у них, да и не только у них, возникнут новые вопросы. Почему нет дверных кармашков? Отчего ручки-выемки такие ущербные? Кнопки электростеклоподъемников расположены неудачно – в торце центрального туннеля, к ним приходится тянуться. Смущают и неуклюжие наросты-подголовники, к тому же их всего два. Третий забыли? Экономия – это, конечно, важно, но безопасность превыше всего. В общем, сидя во втором ряду, сразу понимаешь, что оказался в очень и очень недорогом автомобиле.

В базовых версиях задний диван сплошной, его спинку нельзя сложить. В богатых же он поделен на две части, каждая из которых складывается (не вровень с полом – ступенька все-таки видна). Багажник объемом 506 л, конечно, радует, однако назвать его удобным и продуманным не спешите. Во-первых, здесь внушительные петли, съедающие немало полезного пространства; во-вторых, крышка не фиксируется и норовит больно ударить по голове; в-третьих, она лишена какой-либо обивки и смотрится совсем уж сиротски. Да и вообще, почему только седан? Ведь многие конкуренты («Авео», «Рио», «Солярис») доступны с кузовами двух типов!

Зато на месте водителя чувствуешь себя человеком. Никакой ущербности! Здесь возможны лишь придирки, поскольку недочеты мелкие и жизнь не портят. Да, материалы простецкие, однако в этом сегменте других не бывает. Руль не регулируется по вылету, но это не мешает расположиться с комфортом. Кстати, баранка по-спортивному приплюснута в нижней части. Красиво, конечно, однако круглая мне кажется удобнее. Вынесенные за обод кнопки управления магнитолой заслуживают критики, – сподручнее, когда они на ступице. Клавиши электростеклоподъемников тоже в непривычном месте – на центральном туннеле, но к этому решению привыкаешь быстро.

Посетую на малоинформативный дисплей климат-контроля, на который почему-то не выводятся цифры задаваемой температуры. Да и кнопочное управление заставляет отвлекаться. Традиционные крутилки удобнее.
В дорогих комплектациях есть водительский подлокотник, под крышкой которого обнаруживается ниша – самое место для смартфона. А вот в модификациях без подлокотника гаджет положить совершенно некуда, емкостей под мелочовку решительно не хватает.



Настораживает, что дворники ездят по стеклу неравномерно. От этой дерготни голова быстро идет кругом. Не меньше утомляет и навязчивый шум двигателя, – добавить бы изоляции моторному отсеку. А приводу пятиступенчатой механики – информативности. Рычаг по традиции концерна PSA гуляет слишком размашисто. Не заслужил лестных отзывов и четырехступенчатый автомат – модернизированная версия «старого недоброго» AL4.
Он идет в паре с 1,6-литровым мотором. Динамика оставляет желать лучшего, переключения сопровождаются задержками, а в спортивном режиме двигатель висит в красной зоне оборотов гораздо дольше, чем ждешь.
В общем, на фоне современных гидромеханических трансмиссий эта выглядит, мягко говоря, бледно. Расстраивает и 1,2-литровый трехцилиндровый двигатель, шумный и чахлый. Для более-менее динамичной езды его приходится раскручивать очень серьезно.

Производитель подчеркивает, что разрабатывал машину с прицелом

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Citroen C-Elysee/ Peugeot 301		
	1.2 VTi	1.6 VTi	1.6 HDi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4427/1748/1466/2652*		
Объем багажника, л	506		
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,2 (н.д.)**	9,4 (10,8)	11,3
Максимальная скорость, км/ч	160 (н.д.)	188	180
Топливо/запас топлива, л	A95/50		
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,2 (5,1)	6,4 (7,1)	4,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P3/12	P4/16	P4/8
Рабочий объем, см³	1199	1587	1560
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	53/72 5500	85/115 6050	67/91 3500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	110 3000	150 4000	230 1750
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5 (P5)	M5 (A4)	M5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые/ барабанные		дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	185/65R15, 195/55R16		

*Данные «Пежо-301» – 4440/1770/1470/2650.
**В скобках (здесь и далее) – данные для версий с АКП.







Дисплей на центральной консоли явно перегружен информацией. С ходу не разберешь, что к чему.

Подрезанный снизу руль смотрится неплохо, но круглая баранка была бы удобнее.

Глянец на поверхности пластика уж больно легко царапается.





Как водится у доступных машин, на панели приборов только две шкалы.



Редкое решение: кнопки электростеклоподъемников близ рычага коробки передач.



Еще один отголосок экономии: потолочных ручек над передними креслами нет.

на развивающиеся рынки. Поэтому и подвеску сделали всеядной. Ямы она и впрямь глотает на ура. Однако дорожный просвет для наших условий нужен побольше – заявленные 150 мм не производят впечатления. Тем паче что после установки металлической защиты моторного отсека клиренс становится еще меньше.

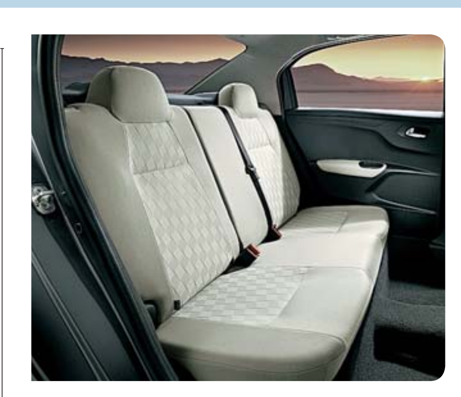
ВЗГЛЯД ОПТИМИСТА

Ждете от бюджетного авто повышенного внимания к мелочам? Вам по другому адресу! Вспомните «Рено-Логан», чей успех, кстати, и подтолкнул концерн PSA к созданию недорогого седана для развивающихся рынков. Кнопки стеклоподъемников там расположены менее удобно, а задних подголовников в начальных комплектациях и вовсе не предусмотрено. Не говоря уже о каких-либо изысках в отделке или богатстве оснащения.

Но ведь покупают, да еще как! Конечно, это не оправдание для близнецов – «Ситроена» и «Пежо», однако сильных сторон у этих машин не меньше, чем слабых.

Простор на заднем сиденье – первая из них. Затрудняюсь припомнить, есть ли у конкурентов такой же запас пространства на заднем диване. Можно хоть ногу на ногу закидывать! А главное – багажник не пострадал. Представляю, сколько людей будут счастливы владеть этой воплощенной практичностью. Кстати, благодаря иной форме фонарей багажный проем «Пежо» немного шире и удобнее, чем в «Ситроене».

Знакомство с машиной началось с богатой комплектации, и меня приятно удивили внутренняя отделка и оснащение. Жесткий пластик аккуратен, а красивые лакированные вставки на руле и ухватистых дверных ручках выглядят даже дорого. Не отстает и оснащение – четыре подушки, система стабилизации, кондиционер с электронным управлением и аудиосистема с поддержкой «блютуса» и USB-выходом. «Музыкой» управляю кнопками на руле. Водительское кресло показалось удобным, однако более рослым коллегам спинка давит на лопатки. Руль не регулируется по вылету, но удобную посадку удалось найти довольно легко.



Сзади простор отменный. Но третий подголовник был бы нелишним.

Быть может, и в движении машина порадует не меньше, чем в статике?

Гамма моторов и трансмиссий, что называется, внушает. Новый трехцилиндровый бензиновый атмосферник объемом 1,2 л агрегатируют с механикой либо роботом; бензиновый 1,6-литровый мотор в 115 сил оснащают механикой или четырехступенчатым автоматом. За рулем авто с 92-сильным дизелем того же объема передачи придется переключать только вручную. С этой версии и начнем.



Багажник здоровенный, но проем узковат. И погрузочную высоту хотелось бы поменьше.


Рекордной массивности петли съедают изрядный объем багажника.



У «Пежо» проем немного шире благодаря менее массивной задней оптике.

Мотор начинает тянуть уже с полутора тысяч и не скисает вплоть до четырех, а расход топлива в спокойном режиме меньше 6 л на сотню – достойный результат. И немаловажный для покупателей. Поделюсь наблюдением: четкость переключений механической коробки на дизельной версии не в пример лучше, чем на бензиновой.

И все же бензиновый мотор тоже посоветую в связке с механикой: если верить официальным данным, такой дуэт позволяет сравнительно легкому автомобилю набрать сотню всего за 9,4 с.

По собственным ощущениям, цифра несколько оптимистичная, но едет машина и правда неплохо: мотор уверенно тянет практически во всем диапазоне оборотов и потребляет 7–7,5 л/100 км. Шумоизоляция моторного отсека и колесных арок не лучше и не хуже, чем у конкурентов.

Но самый приятный сюрприз – это шасси. Для бюджетного автомобиля просто отличное! На серпантинах мы испытали его в режимах, близких к предельным, – при этом единственным, кто испытал дискомфорт, оказался коллега, сидевший в переднем правом кресле. И то лишь потому, что мы ехали в машине в недорогом варианте исполнения, без нормальных дверных ручек. Пусть авто немного переставляет на жестких дорожных стыках, едва ли это затмит удовольствие от управления. Удачный получился автомобиль!

ВЗГЛЯД РЕАЛИСТА

Концерн PSA выводит на рынок свои седаны с заметным опозданием. Покупательские сердца уже отданы конкурентам, поделившим их между собой, поэтому и «Пежо», и «Ситроену» приходится догонять более проворных.

С одной стороны, для привлечения рынка у новых моделей есть все необходимое, с другой – конкуренция в B-классе нешуточная. Немаловажную роль сыграет цена. На «С-Элизэ» с мотором 1,2 л она стартует с отметки 455 900 рублей. В «Пежо» обещают, что стартовая стоимость 301-го будет такой же, как у самого доступного хэтчбека модели 208. В Европе это 12 000 евро.

Удешевления ждать не приходится: производить седаны в Калуге не планируют, Россия (как и другие страны) получит машины, собранные на заводе в испанском Виго. ЗР


Приборы проще некуда, но с главной своей задачей справляются хорошо.


Недорогие варианты исполнения лишены дверных ручек и глянцевой вставки на руле. Управление климатом – обычными крутилками.


В версиях без центрального подлокотника положить подключенный смартфон или плеер решительно некуда.



СЛУЧАЙНОЕ ЗНАКОМСТВО

Знакомства сводят не только по Интернету – куда чаще вмешивается Случай… Повинуясь ему, **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин** отправились в утомительную командировку на обновленной «Сузуки-Гранд Витара».

Ушедший на пенсию редакционный «Хёндэ-Гетц» тихо посапывал в углу, всем своим видом показывая, что предстоящие 1200 км пробега за один день, да еще с дюжиной канистр в багажнике, он может и не осилить. И тут зазвонил телефон…

А через день в пять утра удивленная «японка» уже мчалась осматривать Россию.

Нам, честно говоря, нужен был эдакий «бензовоз» (хотя затаривались соляркой для нашей экспертизы). Чтобы тащил канистры, не жаловался на дороги, не боялся неосвещенных участков и чтобы по возвращении у пассажиров не ныла спина. Забегая вперед, отметим, что с последним пунктом обновленная «Гранд Витара» все же не справилась: поясница ощутимо ныла. Но остальное – без проблем.

Кстати, почему ее называют обновленной? Такие вопросы даме не задают: она обидится… Мол, как можно не заметить косметических изменений решетки радиатора и переднего бампера, а также цветов кузова и обивки! Ну, виноваты, мужики вечно смотрят не туда… Для нас главным новшеством стала, пожалуй, «инфотейнмент систем» от «Гармин», заменившая обычную «магнитолу».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Suzuki Grand Vitara 2.4

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4575×1810×1695
Колесная база, мм	2640
Колея спереди/сзади, мм	1540/1570
Дорожный просвет, мм	200
Снаряженная/полная масса, кг	1651/2100
Разгон 0–100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо/запас топлива, л	А95/66
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин, 225 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески независимые – на треугольных поперечных рычагах/многорычажная, тормоза – дисковые (спереди вентилируемые), шины – 225/60R18.



Запах не нравится? Ну, терпи, не только сакуру приходится возить... Кстати, дверь у тебя открывается явно не в ту сторону, вдобавок требует изрядного пространства сзади.

РУССКАЯ РЕЧЬ

Дежурные фразы про поворот ключа опускаем: «ключ» лежал в кармане, а поворачивать велено несъемную вставку-муляж в замке. В общем, сначала включился персональный компьютер. На мониторе зажглось длинное и нудное предупреждение о недопустимости манипуляций с сенсорным экраном во время движения. Эти условия предлагалось принять – или забыть о навигаторе, радиоприемнике и что там еще встроено. Впрочем, согласившись не баловаться на ходу, мы тут же узнали, что есть еще и спикерфон с голосовым управлением. Последнее позволило в дальнейшем набирать номер из телефонной книги, тут же переехавшей в систему из мобильника, а также выбирать радиостанцию простым озвучиванием ее частоты и многое другое. «Железная леди» говорит с заметным акцентом, однако нормальную русскую речь воспринимает охотно и без ошибок.

Но есть другие ошибки: они кроются в переводе некоторых слов и символов. Переводчику безжалостно ставим неуд! Например, «в движении» означает «направление». А вот что за направление имелось в виду под *КВ*? Это вопрос для Вассермана: возможно, он догадался бы, что вместо *КВ* должно быть *ЮЗ*! В смысле юго-запад. Как так? Прилепите палочку от *В* к ножкам *К* и поймете, что кто-то написал корявую шпаргалку, которую японцы восприняли буквально. Неужели трудно было найти обычного носителя русского языка и попросить его наговорить нужные слова?

Обидно начинать разговоры про машину с компьютеров. Вспомним про силовой агрегат! Он понравился: 2,4-литровый двигатель мощностью 170 л.с. и автомат не раздражали ни задумчивостью, ни тупостью, довольно легко выполняя требования правой ноги. Проверять максимальную скорость на дорогах общего пользования, понятно, не стали, однако 130 км/ч (по спидометру) «Витара» держит легко и устойчиво. Система стабилизации по пустякам не вмешивается, но надежно удерживает машину в сложных ситуациях (пару раз пришлось на приличной скорости сместиться на обочину).

ХИТРОСТЬ И НАИВНОСТЬ

Задние сиденья складываются достаточно просто, оставляя почти ровную площадку. Но нам эта трансформация не пригодилась: все канистры поместились и так. К тому же менеджеры пресс-парка, узнав о предстоящей задаче, вложили в багажник совсем не лишний фирменный поддон. Так проще впоследствии проветрить салон, а не слишком практичная светлая обивка избежала пятен.

На центральной консоли самая большая кнопка – самая ненужная: она отключает систему стабилизации. Еще одна кнопочка не нажимается вовсе, а лишь подмигивает красным светодиодом после выключения зажигания. Зачем? Инструкция дала неожиданный ответ: потенциальные угонщики, увидев этот маячок, должны подумать, что автомобиль под охраной, и тут же отказаться от своих преступных замыслов! Наивные они, японцы...

Что же касается ксенонового света, он очень даже понравился. Причем фары по окончании весьма грязного в прямом смысле пробега остались чистыми (хватило штатных омывателей высокого давления). Удивительно, но факт: и сам автомобиль легко сбросил с себя всю грязь под воздействием всего лишь струи от бытовой мойки «Блек & Деккер». Мы даже позвонили в пресс-парк узнать, не натирают ли они кузов чем-нибудь «наномасштабным». Оказалось, наш экземпляр осенью был выставлен на московском автосалоне, а потому по нему прошлись хорошим полиролем. Случайное знакомство оказалось удачным. Во всяком случае, для нас. ЗР



Демократия в действии: принимай условия игры либо отказывайся от «музыки» и навигатора.

Шпаргалки, может, и правильные, но явно неполные. И странно, что их разрешено читать на ходу.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Skoda Yeti 1.4 TSI

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	**4223×1793×1691**
Колесная база, мм	**2578**
Колея спереди/сзади, мм	**1541/1537**
Разгон 0–100 км/ч, с	**8,9**
Максимальная скорость, км/ч	**185**
Топливо/запас топлива, л	**А95**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, рядный, 4-цилиндровый, 1,4 л, 90 кВт/122 л.с. при 5000 об/мин, 200 Н·м при 1500–4000 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/60 R16.

ЙЕТИЦКАЯ СИЛА

Анна Клепач отправилась изучать «Шкоду-Йети» с новым мотором 1,4 TSI. Фото автора.

В адрес «Шкоды-Йети» не раз звучали нарекания: мол, 105-сильный мотор для чешского кроссовера слабоват, а 152-сильный, наоборот, избыточен. «Вот вам 122-сильный двигатель», – задраили пробел в «Шкоде». Теперь осталось сетовать лишь на отсутствие дизеля.

Мотор 1,4 TSI, что расположился под капотом шкодовского вседорожника, новый лишь для «Йети», другие модели концерна уже успели опробовать его на себе. К примеру, точно такой же агрегат стоит на «Октавии», «Сеате-Леон», «Фольксвагене-Пассат» и «Джетте».

Повадками новичок не сильно отличается от младшего брата объемом 1,2 л. Даже на бумаге разница между двумя этими моторами не поражает. У 1,4-литрового в арсенале 200 Н·м, а у 1,2-литрового – 175 Н·м. Да и разгон у «Йети» со 122 л.с. под капотом всего-то на 1,3 с резвее, чем у 105-сильного вседорожника: 10,5 против 11,8 с. Не заводит. Но в «Шкоде» уверены, что новый двигатель оттянет значительную часть покупателей у младшенького. Немудрено, ведь разница в цене не такая уж и большая – всего 58 000 рублей («Йети» с 1,4 TSI, М6, в исполнении «Эктив» стоит 787 000 рублей, «Эмбишн» – 837 000 рублей). При этом потенциала у 1,4 TSI больше.

Но это все теория. На практике же разница, как ни удивительно, ощутима. Не скажу, что водителя, пересевшего в «Йети» с мотором 1,4 л, вдавит в сиденье от невероятного разгона, но все-таки. Даже на извилистых серпантинах автомобиль уверенно взбирается вверх, не досаждая при этом надрывными жалобами мотора. И перед очень крутыми подъемами он не пасует, а берется за дело с заразительным энтузиазмом. За рулем даже забываешь, что едешь на вседорожнике, – так здорово и аппетитно он проходит повороты.

Для езды по трассе «Йети» с мотором 1,4 TSI – то, что надо. Для достижения крейсерских 120–130 км/ч есть первые четыре передачи, а вот пятая и шестая – лишь для поддержания скорости. При этом обгоны даются «Шкоде» играючи. К слову, 6-ступенчатая механика работает на пять с плюсом, щелкать передачами одно удовольствие. Но это не новость – механические коробки передач концерна избалованы похвалами.

Так почему же «Шкода» не заслуживает твердой пятерки за новый мотор? Все просто: пока автомобиль продают лишь с механикой, 7-ступенчатую DSG придется ждать аж до середины лета. А как было бы хорошо получить всё и сразу. ЗР



«ШКОДА» НАШЛА ЗОЛОТУЮ СЕРЕДИНУ. НО ДО ТВЕРДОЙ ПЯТЕРКИ НЕМНОГО НЕДОТЯНУЛА.

Кипр

От поклонения Солнцу к священным местам за считанные секунды.

Афродита, богиня красоты, возникла из бирюзовых вод Кипра. Не удивительно, что наиболее зрелищные СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЕ ПЛЯЖИ так гармонично сочетаются с неизменным величием древней цивилизации. Наслаждайтесь Кипром: от прогулок по пляжу до посещения уникальных археологических раскопок, от ослепительных лучей солнца до великолепия культуры, которую любят и ценят во всем мире. Следуйте зову сердца, чтобы открыть для себя захватывающую красоту острова, и Вы поймете, что все на Кипре близко Вашему сердцу.

www.visitcyprus.com



СМОТРИМ В ОБА

Качество сборки так называемых нашемарок – иностранных моделей российского производства – периодически дает пищу реальным и виртуальным дискуссиям автолюбителей. Технический центр ЗР и Сергей Канунников прикоснулись к этой теме на примере двух «фордов». Фото Георгия Садкова.

Чем больше иномарок собирают в России (число моделей перевалило за два десятка), тем чаще покупатели обсуждают их качество в сравнении с аналогами, изготовленными в других странах. По многим моделям выбора уже нет – все продаваемые у нас версии собирают в России. Но это не значит, что с недостатками (если они есть) нужно смириться. Будем держать производителей в тонусе!

У нас в руках «Форд-Мондео» – два свежих (пробег около 15 000 км) экземпляра с одинаковыми силовыми агрегатами (140-сильный дизель и 6-ступенчатый автомат) в очень близких комплектациях («Титаниум» с опциями). Разница в типе кузова: авто российского производства – седан, бельгийского – универсал.

На ходу «форды» практически неотличимы друг от друга, при том что у российского седана регулируемые задние амортизаторы и есть выбор между комфортным, нормальным и спортивным режимами движения. Разницу в работе подвесок в условиях вязкого городского движения уловить невозможно.

Также непростая задача – объективно сравнить уровни шума в салоне:



Седан произведен в России, универсал – в Бельгии. Силовые агрегаты одинаковые, комплектации близкие.



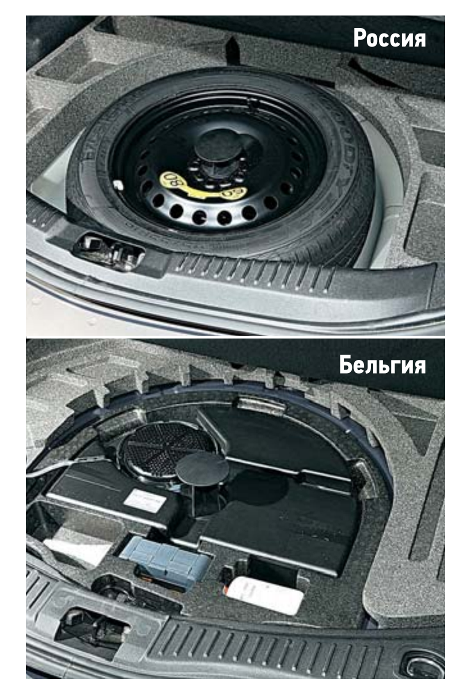




Самый придирчивый эксперт сказал: «Электрические жгуты собирали люди, которые не любят свою работу». В самом деле, изоляция накручена не очень аккуратно, без души. Но для нас важнее, что одинаково. Силовые агрегаты приходят в Россию в сборе, поэтому мнение, что «российские коробки» ломаются чаще, – не более чем легенда.

Найти изъяны в сборке панели приборов, консоли, обивки дверей не удалось. Всё скроено и пригнано ладно, без нештатных зазоров и неровностей. Резюмируем: национальных различий нет.

В бельгийской машине вместо запаски – ремкомплект и примкнувший к нему дополнительный динамик аудиосистемы. В российской спецификации – полноценное запасное колесо для всех комплектаций.





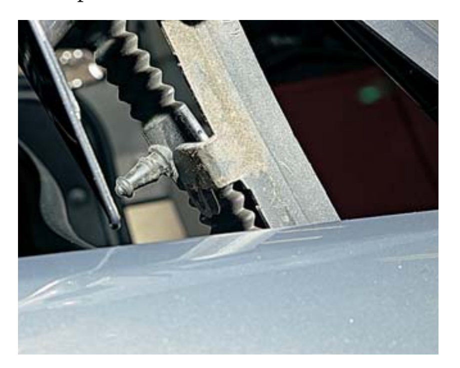
Из мелких изъянов российского автомобиля, которые мы исхитрились найти, – недобросовестно вставленный пистон обивки возле ног переднего пассажира. В бельгийской машине ничего подобного не обнаружили. В седане не понравилась также неаккуратно сделанная и неидеально закрепленная обивка крышки багажника. Не криминал, конечно, но непорядочек.

Не только десяти, а и пары-то отличий найти не смогли. Все трубки, шланги, защитные кожухи и провода проложены и закреплены аккуратно. Снизу силовые агрегаты закрыты одинаковыми щитами – пластиковыми, но довольно крепкими. На обеих машинах стоят амортизаторы с обозначением *FoMoCo* (Ford Motor Company). А вот клиренс разный: по нашим замерам, под защитой российской машины 145 мм, бельгийской – 138 мм.



на бельгийском автомобиле шипованные шины, на российском – без шипов. Впрочем, разница – в пределах восприимчивости уха. Уверен, шумомер на мерном участке если и уловил бы нюансы, то обусловленные типом кузова, а не качеством шумоизоляции. Пристальный осмотр автомобилей подтвердил: она одинаковая. Мотор даже при интенсивном разгоне рычит скорее деловито, нежели нервно. В салонах «сверчков» и прочих раздражающих звуковых явлений ни на ровной дороге, ни на кочках не обнаружили.

Ну а теперь отправимся в наш техцентр: мы отдали машины на «растерзание» придирчивым экспертам. *ЗР*



НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ, ИЗГОТАВЛИВАЕМЫЕ В РОССИИ

«Киа»	«Рио», «Спортидж»
«Мазда»	CX5
«Ниссан»	«X-Трейл», «Теана», «Мурано»
«Опель»	«Астра», «Мокка», «Антара», «Инсигния» (кроме OPC)
«Пежо»	408
«Рено»	«Логан», «Сандеро», «Дастер»
«Ситроен»	C4 (кроме версии с дизелем)
«Саньён»	«Актион», «Кайрон», «Рекстон»
«Тойота»	«Кэмри»
«Фольксваген»	«Поло Седан», «Тигуан», «Туарег», «Джетта»
«Форд»	«Фокус», «Мондео» (седан), «Куга»
«Хёндэ»	«Солярис»
«Шевроле»	«Авео», «Лачетти», «Круз», «Каптива»
«Шкода»	«Фабия» и «Октавия» (кроме «Комби», RS и спецверсий), «Йети»

Трудно поверить, что жгут проводов, идущий к крышке багажника российского седана, отвалился от крепления в ходе неаккуратных погрузочно-разгрузочных работ. Значит, не вставили на заводе?

В финале «экзекуции» оценили регулировку света фар. Ни к одной из четырех претензий нет.

Самому придирчивому эксперту показалось, что российский седан покрашен даже чуть лучше бельгийского универсала. Но такие нюансы способен уловить лишь очень острый и строгий взгляд.



РОССИЙСКИЙ FORD MONDEO ПРИ СРАВНЕНИИ С БЕЛЬГИЙСКИМ СУЩЕСТВЕННЫХ ЗАМЕЧАНИЙ НЕ ЗАСЛУЖИЛ. ЭТО РАДУЕТ. И ПОБУЖДАЕТ ПРОДОЛЖАТЬ ПОДОБНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ.



МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

КОНКУРС ЗНАТОКОВ

Навигаторы с функцией показа пробок востребованы на рынке. Их квалификацию проверял **Кирилл Милешкин** с коллегами.

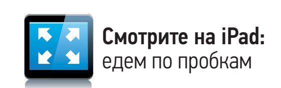
В качестве подопытных программ выбрали «СитиГИД», «Навител» и «Яндекс.Пробки». Первые две представляют собой единый комплекс из навигации с поддержкой мониторинга пробок, последняя – приложение к картам приборов «Гармин». Мы, разумеется, знаем о существовании фирменного «Яндекс.Навигатора». Однако выбранный вариант подкупил нестандартной реализацией: информация о дорожной ситуации приходит по радиоканалу. А это не только бесплатно, но и дает независимость от порой неустойчивого соединения с Интернетом.

Кульминацией многодневного теста стала очная ставка. В назначенный день от редакции отъехали четыре экипажа. Трем достались новомодные гаджеты, а самый опытный вооружился привычным бумажным атласом. Проехав около 70 км по столичным пробкам и миновав несколько контрольных точек, каждый из участников помимо зачетного времени и расстояния привез свое мнение о работе помощника.

ДУМАЙТЕ САМИ

Уже на третьем перекрестке после старта «Навител» предложил довольно странный маневр через параллельную улицу. А ведь никакой пробки прямо по курсу не было. «Чудит – значит, работает», – подумал водитель. Опыт поездок подсказывал, что выбранный прибором короткий маршрут отнюдь не сэкономит время следования к первой контрольной







точке. Так и вышло: чистый проигрыш не только аналогам, но и атласу.

Впрочем, эти подробности станут известны позже, а пока навигатор ведет машину ко второй точке, вновь поражая прямолинейностью. Путь к третьему пункту разом расставил все точки над i. Непонятный крюк в маршруте можно было бы списать на объезд затора, если бы он не вел на перегруженное шоссе Энтузиастов! Столичные водители обычно выезжают на эту магистраль только в том случае, если пункт назначения не предполагает иной дороги. В итоге потеря времени в двухкилометровой очереди.

С той же невозмутимостью электронный разум оставил рулевого наедине с затором в 5 км на Ленинском проспекте. Неужели перед тестом не выставили правильные настройки? Нет, нужные галочки в меню проставлены, а иконка на дисплее исправно светит зеленым: «данные обновлены».

Отключаем ведение по маршруту, вглядываемся в линии улиц на карте, однако пробок все равно не находим. Допускаю, что система была неисправна, но водитель-то не в курсе. И пусть читателей не смущает небольшая разница в итоговых цифрах. В день сравнительного теста столица стояла всего на 6 баллов из десяти. В худшей ситуации система тоже оказалась слепа. Увы, потраченные на мобильный Интернет рубли «Навител» пользой не обернул.

«Навител»



Максим Сачков:
«Вроде бы уже давно не ребенок, а всё надеюсь, что волшебство избавит меня от повседневной нервотрепки. Но пора привыкнуть, что чудеса случаются только в сказках. Хотя надо отдать прибору должное: без него я поехал бы более длинным путем, не стал искать объезды пробок и наверняка прибыл бы к месту встречи намного позже. Так что волшебником этот прибор я не назову, а как хорошего помощника в поездках по загруженному городу посоветую».



ЦЕНА ИНФОРМАЦИИ

Стоимость карт «СитиГИД» для загрузки в мобильные устройства – от 800 руб. за две столицы с областями до 2390 руб. за полную карту России, Украины, Белоруссии, Латвии и Финляндии. Схожие цены и у «Навитела»: от 700 руб. за один федеральный округ до 2400 руб. за сочетание Россия-Украина-Белоруссия-Казахстан или Россия-Восточная Европа. Самую доступную коробочку «Гармин» с поддержкой пробочного сервиса рекомендовано продавать за 5990 руб., топовые версии стоят до 20 000 руб. Информация о заторах для всех систем является бесплатным приложением. Однако «СитиГИД» и «Навител» потребуют оплаты мобильного Интернета, безлимитные пакеты которого доступны за 200–300 руб. в месяц.

Таблица 1*, мин.

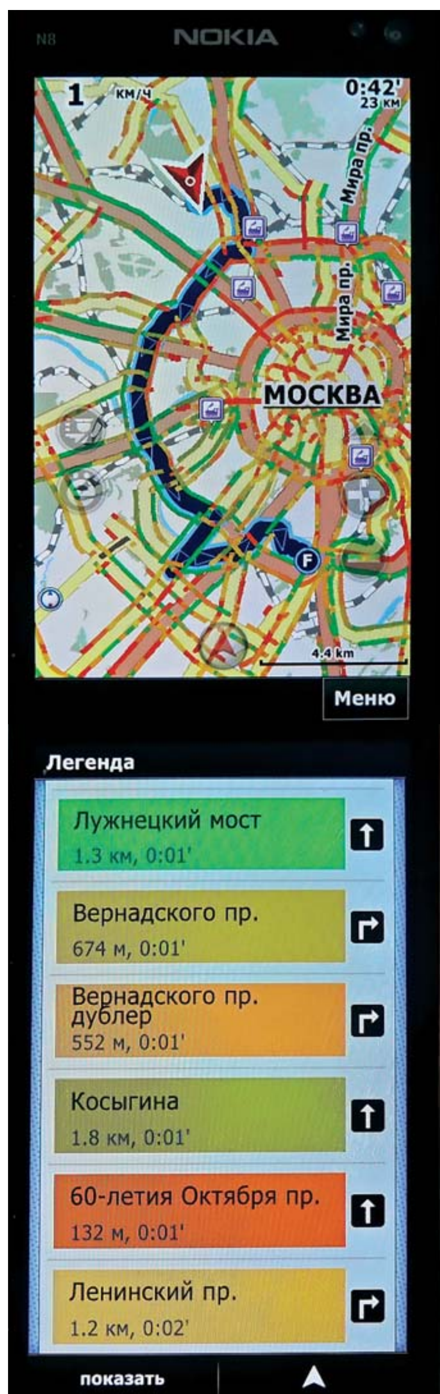
	Атлас	«Навител»	«Яндекс. Пробки»	«СитиГИД»
Маршрут 1	24	31	23	22
Маршрут 2	40	23	24	25
Маршрут 3	118	83	77	73
Маршрут 4	47	46	45	47

Таблица 2**, км

	Атлас	«Навител»	«Яндекс. Пробки»	«СитиГИД»
Маршрут 1	11,6	11,4	11,9	11,9
Маршрут 2	12,4	12,5	17,9	13,2
Маршрут 3	23,0	29,0	30,7	26,4
Маршрут 4	17,2	17,2	17,0	17,2

Время в минутах, затраченное участниками на проезд до контрольной точки. Водители получили установку ездить **строго по правилам.*

Километраж, пройденный на каждом этапе. Три водителя ехали строго по подсказкам электроники, один – **полагаясь на опыт и удачу.





«СитиГИД»

КРУЧУ-ВЕРЧУ

«СитиГИД» отработал первые два этапа на отлично, проведя подопечную машину по лучшему маршруту. Третий отрезок, самый пробочный, раскрыл характер программы во всей красе. В обилии предлагаемых поворотов недолго запутаться! Навигатор не уводит далеко от основных магистралей, но панически боится красных участков на карте.

Предложение «уйти огородами» звучит даже на подъезде к светофорам, перед которыми скопилось по пять-семь машин на полосе. Но ведь узкие переулки порой отнимают больше времени, чем ожидание зеленого сигнала светофора на проспекте! При средней загрузке дорог манеры помощника раздражают, однако в часы пик мнение меняется на противоположное.

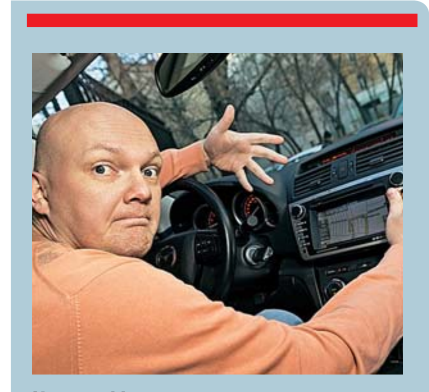
«СитиГИД» единственный из всех при прокладке маршрутов видит разницу в загруженности основного хода магистрали и дублера. В один из дней он нашел тропинку через стоявший на 9 баллов город. Настроившись на два часа толкания в пробках, я был приятно удивлен: оказался дома вдвое быстрее.

Правда, работа приложения отнюдь не безгрешна. Типичные для многих навигационных программ предложения повернуть, где это запрещено, прозвучали и здесь. Будучи установленным на смартфон, приложение несколько раз теряло спутник, не успевало за машиной в поворотах и почему-то проглатывало начало голосовых подсказок. Зато из трех испытанных навигаторов с этим удобнее всего ехать без прокладки маршрута, ориентируясь по обстановке. Отображение дорожной ситуации яркое и наглядное.

ВЗВЕШЕННЫЙ ПОДХОД

Третий участник теста сочетает в себе сразу два громких имени: «Гармин» и «Яндекс». Увы, первый подмочил репутацию незнанием улицы, на которой была одна из промежуточных точек. В остальном прибор понравился четкой работой без лишней суеты. Настолько ненавязчиво, что и сказать нечего.

При изменении обстановки во время движения к цели навигатор предложит альтернативный маршрут, высветив на экране возможные варианты с предполагаемой длительностью



Кирилл Милешкин:
«Признаться, не ожидал такой разницы в качестве работы популярных сервисов. Мой однозначный вердикт: полезны! Москву в целом, не говоря уже о частых маршрутах, я знаю неплохо. Так что лично для себя предпочту сервис не с грамотным алгоритмом объезда, но с правдивой информацией о пробках, наглядным отображением и быстрой загрузкой. А уж маршрут выберу сам. С такими запросами мне хватает всем известного бесплатного приложения».



«Гармин» и «Яндекс»



Сергей Клочков:
«Отъездил всю жизнь по старинке, освоить продвинутые способности новых приборов мне сложно. Конечно, недостатки классического атласа очевидны, и финальное время это доказывает. Будь я помоложе, непременно воспользовался бы плодами прогресса. Но с рядом оговорок: знаю немало примеров, когда услуги навигаторов оказывались медвежьими – и в городских поездках, и в дальних. Так что я уж лучше полистаю бумажные, а не электронные страницы».

и протяженностью. Окончательный выбор за пользователем. Взгляните на результаты в таблицах: выбирая более длинные маршруты на втором и третьем этапах, сервис «Яндекс. Пробки» только в одном случае оказался медленнее «СитиГИДа», да и там потерял меньше 10%.

При максимальных баллах на «светофоре» пробок водителю все равно было предложено держаться основных магистралей, объезжая только совсем стоячие места. Оригинальная система приема данных по RDS не подвела. Радиоантенна вмонтирована в провод питания, поэтому часть его следует разместить наверху панели, а не прятать сразу в ее недра или вниз. Единственное неудобство ожидает пользователя в момент первого запуска прибора: наш экземпляр ожидал сигнала почти 15 минут.

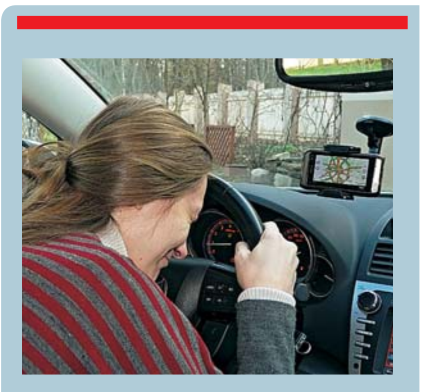
ВСЕ ДОЕХАЛИ?

А как там наш бедолага с картой? Увы, его ставки сыграли только на свободных дорогах. Проигрыш еще более очевиден в периоды сильной загруженности дорог, когда и знание привычного маршрута не помогает. В споре «СитиГИДа» и тандема «Гармин» – «Яндекс.Пробки» победителя назвать сложно. Последний отлично работает при среднем уровне заторов. Ловкость первого награждает его победой в замершем городе (разумеется, если возможность объезда есть физически). Его же удобнее использовать для обычного просмотра пробок. «Гармин», увы, не обладает такой же информативностью.

Делая выбор в пользу одной из систем (мы охватили далеко не все), помните: они способны на чудеса, но маленькие и не каждый день. На незнакомом маршруте – помогут. А вот при ежедневных поездках на работу вряд ли откроют водителю что-то новое. 

А ЧТО ЕЩЕ?

В числе полезных мелочей проводников отметим показ трехмерных ориентиров на карте, ограничений скорости, подходящей для маневра полосы. В список POI (так называемые точки интереса) включены стационарные камеры видеофиксации, предупреждения об участках с неровным покрытием и опасных перекрестках. А «СитиГИД» проинформирует даже о сужениях из-за локального ремонта на дорогах: Интернет обеспечивает быстрое обновление данных.



Светлана Ходос:
«Новый помощник мне в целом приглянулся. Нужно лишь привыкнуть к его особенностям и характеру, понять, где и какие ошибки он допускает. Только после этого поговорим о степени доверия к нему. Как и в случае с обычной навигационной программой, подсказки системы – это рекомендация, а не полное избавление от проблем. Тем более что гарантированный объезд пробки на моем ежевечернем маршруте никогда не узнает ни один навигатор. Но скачанное для теста приложение я, конечно, себе оставлю».



ГОЛЬФСТРИМ

Третье поколение «Сеата-Леон» делит новейшую модульную платформу MQB с «Фольксвагеном-Гольф» и «Ауди-А3». Преимущества и недостатки наиболее доступного автомобиля из этого течения взвесил **Михаил Кулешов**.

Вцепившись в дверную ручку 122-сильного «Сеата-Леон» и повисая на ремне безопасности, с замиранием сердца наблюдаю из правого кресла, как коллега атакует очередной поворот профилированной горной дороги. Несмотря на влажный после дождя асфальт и высокую скорость, система стабилизации лишь изредка негромким хрустом перебивает наш обмен первыми впечатлениями от испанской новинки. Мнение напарника интересно – у него предыдущий «Леон» с аналогичным мотором.

Пока компаньон резюмирует, мое желание поставить телефон на подзарядку превратилось в необходимость. Увы, в нижней части консоли, где раньше был USB-вход, теперь небольшой бокс, в подлокотнике только голые стены, в бардачке лишь разъем media-in. Унификация с моделями «Фольксвагена» и «Ауди» – это прекрасно, однако появление фирменного слота взамен функционального USB – беспощадное ее проявление.

Остальные схожие черты во благо. Архитектура передней части салона – собирательный образ моделей «Ауди» – смотрится превосходно. Особенно хороша двухцветная отделка панели со светлым низом и темным верхом в комплектации «Стайл». По сравнению с прежним поколением, пугавшим обилием жесткого пластика, новый интерьер – два шага вперед. Лаконичные, стильные очертания, хорошие материалы, чертовски удобные кресла и практически безупречная эргономика. Признаки экономии обнаруживаются лишь при самом пристальном рассмотрении и сводятся к отсутствию мягких обшивок бардачка и отделений для мелких вещей, а также применению жесткого пластика в отделке дверей и нижней части панели.

Понравилась и мультимедийная система с сенсорным экраном и датчиком приближения, – правда, ее диагональ составляет скромные 5 или 5,8 дюйма (в зависимости от исполнения). Заказать опциональные 8 дюймов, как на «Гольфе», для «Леона» нельзя.

Пересаживаюсь назад. Увеличив колесную базу на 58 мм, разработчики смогли на 14 мм отодвинуть диван, отыграв пространство для коленей сидящих. Ничтожная на бумаге, но ощутимая на деле разница! Пожалуются на недостаток пространства лишь очень



Двухцветная отделка салона версии «Стайл» смотрится особенно выигрышно. К эргономике и качеству материалов претензий нет.

Механика порадовала четкими переключениями, но ходы рычага хочется еще чуть укоротить.

На дисплей бортконпьютера можно вывести данные о расходе топлива, оценочный запас хода, показания скорости, а также подсказки навигационной системы.

Сенсорный экран с диагональю 5,8 дюйма и датчиком движения точно такой же, как на «Гольфе». А вот интерфейс и графика у «испанцев» собственные.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Seat Leon 1.2 TSI, DSG	Seat Leon 1.4 TSI, 122 л.с.	Seat Leon 1.4 TSI, 140 л.с.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4263/1816/1459/2634		
колея спереди/сзади	1549/1520		
Объем багажника (VDA), л	380		
Радиус поворота, м	5,1		
Снаряженная/полная масса, кг	1222/1730	1224/1760	1231/1750
Время разгона 0–100 км/ч, с	10	9,3	8,2
Макс. скорость, км/ч	191	202	211
Топливо/запас топлива, л	A95/50		
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,8	5,2	
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см^3	1197	1395	
Степень сжатия	10,5		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 4500–5500	90/122 5000–6000	103/140 4500–6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1400–4000	200 1400–4000	250 1500–3500
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A7 (DSG)	M6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R15 205/55R16 225/45R17	205/55R16 225/45R17 225/40R18	

SEAT LEON – ВАРИАЦИЯ НА ТЕМУ VOLKSWAGEN GOLF С НАЛЕТОМ СПОРТИВНОСТИ. ЧУТЬ ПРОЩЕ В МЕЛОЧАХ, НО НЕ УСТУПАЕТ В ГЛАВНОМ – УМЕНИИ ПРЕКРАСНО ЕХАТЬ.

высокие или вконец привередливые. Подавляющее же большинство седоков разместится с комфортом, а отдельные дефлекторы воздуховодов сделают поездку приятнее. Не менее важна прибавка в 39 л к объему багажника – теперь он 380-литровый. Неплохо, ведь длина автомобиля выросла всего на 52 мм.

ВИХРИ В ОКЕАНЕ

На горном перевале я устроился за рулем 1,4-литрового «Леона» с механикой, жалея, что на столь техничном участке дороги мне досталась слабая версия. Несмотря на заверения напарника, что этот двигатель «едет», нехватка мощности ощущалась даже из правого кресла.

Казалось бы, 122 сил и 200 Н·м достаточно для езды в удовольствие, но реальность выглядит иначе. Мотор с ровной разгонной характеристикой ускоряет хэтчбек натужно и скучно, неприятно завывая на высоких оборотах. Не спасает даже механическая коробка с прекрасной избирательностью и четкими ходами рычага. Азартом здесь и не пахнет. Быть может, я просто пресытился более быстрыми автомобилями? Но стоило пересесть всего-навсего в 140-сильный «Леон» с двигателем того же объема, как эмоции захлестнули с головой. Объясняет такую разницу в ощущениях больший крутящий момент – 250 Н·м.

С механикой 140 сил разгоняют «Сеат» до сотни за 8,2 с. Вот бы попробовать 1,8-литровый 180-сильный TSI! Этот мотор обещает сделать «Леон» если не горячим, то, по крайней мере, сильно подогретым хэтчбеком. Первым покупателям «испанца» в любом случае придется довольствоваться малым: оба силовых агрегата доедут до нашего рынка не раньше осени.

Увы, версий с дизельным мотором, скорее всего, не дождемся вовсе. А ведь 184-сильный «Леон FR» с 2-литровым дизелем очень быстр и послушен. И это при том, что на «Сеат» в принципе невозможно установить доступные для «Гольфа» адаптивные амортизаторы, а режимы *Normal, Sport, Eco* и *Individual* отвечают лишь за усилие на руле, быстроту отклика на акселератор и звук двигателя.

Так что скажешь, напарник? «Леон» точнее и острее, крены меньше, а плавность хода лучше, чем у предшественника!

СРОКИ ПОЯВЛЕНИЯ SEAT LEON НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Старт продаж – весна 2013 -го:

1.2 TSI (105 л.с.), DSG, Style
1.2 TSI (105 л.с.), MT, Style
1.4 TSI (122 л.с.), MT, Style
1.4 TSI (122 л.с.), MT, FR

Осенью 2013-го ожидаются:

1.4 TSI (140 л.с.), DSG, FR
1.4 TSI (140 л.с.), MT, Style
1.8 TSI (180 л.с.), DSG, FR

Вид сбоку – самый консервативный ракурс. Передними фарами «Сеат» напоминает «Ауди-А1», оконной линией заднего стекла – «Мазду-3» первого поколения.



К услугам задних седоков отдельные дефлекторы воздуховодов.

По количеству электронных помощников «Леон» не хуже «Гольфа»: доступны системы распознавания дорожных знаков, удержания полосы, автоматического управления дальним светом и определения усталости водителя.



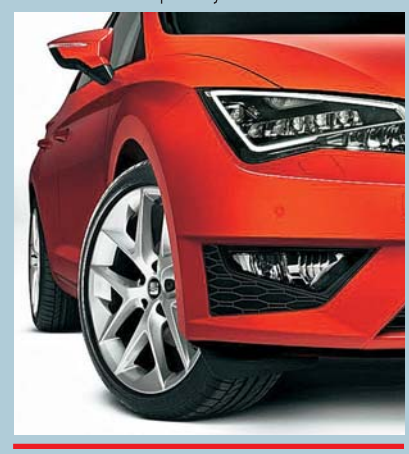
ДИНАМИКА ТЕЧЕНИЯ

«Леон» не стал клоном своих немецких братьев, сохранил заводной характер и драйверскую искру мощных версий. Получается, что из одной и той же платформы и агрегатов вытекают автомобили с разными характерами – спокойная и солидная А3, сбалансированный «Гольф» и немного взбалмошный, чуть более шумный «Леон». В ближайшем будущем MQB ляжет в основу большинства производимых концерном «Фольксваген» моделей: «Поло», «Битл», «Гольф», «Сирокко», «Джетта», «Тигуан», «Шаран», «Пассат» и «Пассат СС». Надеюсь, каждая из них хоть и поплывет по модульному течению, но тоже будет обладать особенным характером.

В «Сеате» подчеркивают спортивный имидж своей марки и не скрывают, что отныне делают ставку на завоевание молодой аудитории – людей, для которых во главе угла эмоции и яркий стиль жизни. В Европе обещают даже переоформить все шоу-румы, окрасив стены в броские цвета. «Леон» разделяет эти ценности, и, если удержать базовую цену на уровне прежнего поколения (около 600 000 рублей), новинка имеет все шансы стать одним из хитов марки. **ЗР**

ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ

Новый «Леон» первым в классе компактных автомобилей предлагает полностью светодиодную переднюю оптику, в которой не используются лампы накаливания. Благодаря цветовой температуре 5500 К освещение максимально напоминает дневной свет и не вызывает напряжения глаз. Кроме того, потребляет энергии минимальное – в режиме ближнего света светодиодная фара расходует всего 20 Вт. Такая оптика не требует технического обслуживания и рассчитана на весь срок службы автомобиля.





ВЕРОЯТНОСТЬ ХИМЕРЫ



С начала текущего года в компанию моделей с клеймом «Сделано в России» влился «Ниссан-Алмера» вазовского производства. В руках **Михаила Гзовского** оказался один из пилотных экземпляров, который тест-группа сравнила с народными любимцами «Хёндэ-Солярис» и «Фольксвагеном-Поло Седан». Фото **Александра Кульнева**.

Древние греки в своих легендах рассказывали о мифическом существе с головой льва, туловищем козы и змеей вместо хвоста: «Крохотным созданием родилась крылатая Химера. Сверкала она красотой звездного Аргуса и ужасала уродством страшного Сатира: чудом была она и чудовищем». Есть у слова «химера» и переносный смысл – идея, в обычной реальности невоплотимая. Не из таких ли мысль построить просторные, безопасные, небедно укомплектованные машины и втиснуть их в скромный бюджет?

ЧАРЫ КРАСОТЫ

Общаясь с «Солярисом», вспоминаешь скорее не мифы Древней Греции, а одноименный роман Станислава Лема о разумном океане. Машина смотрится гармонично, что, пожалуй, исключение в сегменте компактных седанов. А при детальном знакомстве убеждаешься и в ее интеллекте. С первых секунд чувствую себя в своей тарелке: привычная японская схема управления светом, логичное управление печкой и «музыкой», а V-образная консоль, гармонично втекающая в переднюю панель, поднимает настроение.

Покатавшись, подмечаем минусы: высокий коллега жалуется на неудобную посадку: в течение нескольких часов езды он то и дело двигает сиденье и меняет угол наклона спинки. Да и регулировки руля по углу ему не хватает.

«Ниссан», даже несмотря на стройнящий черный цвет, огромен в сравнении с «Хёндэ». Обхожу его раз за разом и вспоминаю химер: лицо будто от «Теаны», профиль с теряющимися в больших арках колесами и короткая корма – от каких-то других, невиданных зверей.



Volkswagen Polo Sedan

Сборка седана, спроектированного специально для стран третьего мира, стартовала на заводе «Фольксваген» под Калугой летом 2010 года.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (105 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline, Highline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 94 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 449 900–594 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,6 л, 105 л.с., 5-ступенчатая механика, Highline, 594 100 руб.

Nissan Almera

Плод глубокой модернизации модели «Ниссан-Блюбёрд Силфи» образца 2005 года. Первый экземпляр сошел с конвейера АВТОВАЗа в декабре 2012 года. Машину выпускают с единственным вариантом кузова.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (102 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Welcome, Comfort, Tekna.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 95 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 429 000–556 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,6 л, 102 л.с., 5-ступенчатая механика, Comfort, цена не определена.

Hyundai Solaris

В России седан представлен в сентябре 2010 года, выпуск налажен на заводе «Хёндэ» под Санкт-Петербургом. Годом позже дебютировала версия с кузовом хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (107 и 123 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Classic, Optima, Comfort, Family.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 127 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 445 000–659 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,4 л, 107 л.с., 5-ступенчатая механика, Comfort, 523 000 руб.

Интерьер не оставил равнодушным ни одного из тех, кому довелось проехать на «Алмере». С одной стороны, «Ниссан» масштабен. Хорош обзор в огромных наружных зеркалах. Водительское сиденье с большим диапазоном продольной регулировки порадует даже двухметрового. В крутые декабрьские морозы салон быстро прогревается, и, в отличие от «Соляриса», стекла здесь не обмерзают – спасибо «русской» печке и модифицированной вентиляции задней части салона.

Но все наши тест-пилоты в один голос твердили: бюджетный салон, прочно ассоциируясь с «Логаном», не вяжется с претендующей на солидность внешностью. Впрочем, это мнение можете считать субъективным. Но есть и объективные претензии: почти всем хотелось придвинуть руль, но, увы, этой регулировки нет ни в одной комплектации. Одноступенчатый подогрев сидений жарит так, будто едешь по Сибири в кабриолете, и кнопка его включения не подсвечена.

Остальные минусы сняты на кальку с «Логана»: нет обозначения на клавише центрального замка; для кнопок стеклоподъемников полно места на подлокотниках дверей, но они сидят на консоли; регулировка зеркал тоже не в самом удачном месте – между сиденьями. Наконец, сигналить учитесь прицельно: с ходу не всегда попадешь в торец левого подрулевого рычажка.

Пара огрехов, скорее всего, свойственна конкретному предсерийному экземпляру: правое переднее сиденье скрипит; стеклоподъемники при минус двадцати с трудом опускают стекла, а поднимают и вовсе по сантиметру в секунду.

«Фольксваген» сдержан в дизайне и экстерьера, и интерьера. В Старом Свете не принято метать на стол всё содержимое холодильника перед случайным гостем. Однако на чашку хорошего

кофе и аппетитную закуску можете рассчитывать всегда. «Поло» встречает гостей гулким и холодным пластиком, но, в конце концов, часто ли мы стучим по деталям интерьера? Гораздо важнее удобное водительское сиденье и регулируемый в двух плоскостях руль, наглядная индикация всех кнопок. Кругляши регуляторов климата и аудиосистемы вращать приятно. Это рождает чувство качества, за которое не грех выложить заработанные. Пожалуй, лишь наружные зеркала хотелось бы побольше да климатик поэффективнее.

ВЕЛИКИЙ ПОКОЙ

А как обстоят дела с комфортом и практичностью? В прошлый раз мне довелось ездить на «Солярисе» с первым вариантом подвески. От покупателей были жалобы: заднюю ось раскачивало на высоких скоростях. Амортизаторы и пружины новых машин с другими характеристиками улучшили ситуацию. Седан катится умеренно мягко, не утомляет пересчетом стыков, не рыскает в колее. А вот шум от качения шин назойлив.

«Алмера» – другой уровень! Отменная плавность хода сочетается с непробиваемостью подвески. Кажется, проще разбортировать колесо в яме, чем заставить «Ниссан» замкнуть амортизаторы на ходе сжатия. Еще больше усиливает эффект беззвучная работа ходовой. Стоит отпустить педаль газа, и наступает тишина – звуко- и виброизоляция днища и колесных арок отличная. Но при напористом разгоне двигатель голосит громко, на высокой скорости появляются и аэродинамические шумы.

Мчать на «Поло» после «Ниссана» грустно: седан идет жестко, передает все, что нащупал колесами, на кузов и руль. Определить шумовую доминанту не получается – мотор и шины поют здесь хором.

Пассажирам в «Солярисе» неплохо при условии, что сзади едут двое среднего роста, – втроем тут не сахар. Рослые путешественники подпирают коленями спинки передних сидений, а головой – потолок. Милости просим в «Алмеру»: вот где российские просторы! Сзади спокойно усаживаются даже трое высоких дядек в зимней одежде. До передних сидений не достать, потолок тоже не давит, входить-выходить удобно благодаря широкому проему двери и солидному углу, на который распахивается «калитка».

«Поло» играет в той же лиге, что и «Солярис», – пятеро в него втискиваются с трудом. А массивный туннель на полу портит жизнь среднему пассажиру. Зато наклон подушки дивана

ЧТО ПОЧЕМ

Мы прицепились к автомобилям-участникам теста, изучив уровень оснащения каждого в начальной и максимальной комплектациях. С оговоркой: цены на «Ниссан» не утверждены и могут несколько измениться к началу продаж. Возможна и корректировка стоимости страховки.

Начальные комплектации

Все автомобили оснащены 5-ступенчатой механикой, выбор опций достаточно скудный. Систему стабилизации и боковые подушки заказать не получится, недоступны подогревы кресел и зеркал. Владельцам начального «Ниссана» вдобавок придется обходиться без кондиционера, в то время как «Хёндэ» и «Фольксваген» предлагают его за доплату.

	Hyundai Solaris Classic, 1.4, M5, 107 л.с., 135 Н·м	Nissan Almera Welcome, 1.6, M5, 102 л.с., 145 Н·м	Volkswagen Polo Trendline, 1.6, M5, 105 л.с., 153 Н·м
Базовая стоимость, руб.	445 000	429 000	449 900
ABS	+	–	+
Подушки безопасности	фронтальные		
Кондиционер	+ 20 000 руб.	–	+ 35 310 руб.
Стеклоподъемники	передние	передние	передние и задние
Аудиосистема	аудиоподготовка 4 динамика	–	аудиоподготовка 4 динамика аудиосистема CD/MP3: + 8290 руб.
Регулируемая рулевая колонка	по высоте	по высоте	в двух плоскостях
Складное заднее сиденье	2:1	–	1:1
Металлик	+	–	+ 15 130 руб.
Дополнительные доступные опции	навигационная система: + 28 000 руб.	–	легкосплавные диски 15'': + 19 640 руб. ветровое стекло с подогревом: + 7670 руб.

Максимальные комплектации

Уровень оснащения в максимальных комплектациях достойный. «Алмера» и «Солярис» предлагают в опциях даже мультимедийную систему с навигацией и камерой заднего вида. А вот боковые подушки безопасности и систему стабилизации на «Ниссан» заказать нельзя.

	Hyundai Solaris Family, 1.6, A4, 123 л.с., 155 Н·м	Nissan Almera Tekna, 1.6, A4, 102 л.с., 145 Н·м	Volkswagen Polo Highline, 1.6, A6, 105 л.с., 153 Н·м
Базовая стоимость, руб.	65 9000	556 000	641 200
ABS	+	+	+
ESP	+	–	в пакете опций Premium*: + 42 700 руб.
Подушки безопасности	фронтальные, боковые, шторки	фронтальные	фронтальные боковые – в пакете Premium*: + 42 700 руб.
Климат	климат-контроль	кондиционер	климат-контроль
Стеклоподъемники	передние и задние		
Мультимедиа	CD, MP3, AUX, Bluetooth, навигация, управление на руле камера заднего вида (в салонном зеркале)	2DIN, CD, MP3, AUX, Bluetooth	CD, MP3, media-in
Электрозеркала с обогревом	+	+	+
Подогрев передних сидений	+	+	+
Регулируемая рулевая колонка	по высоте		в двух плоскостях
Складное заднее сиденье	2:1	–	2:1
Легкосплавные диски	+ (R16)	+ (R15)	+ (R15)
Противотуманные фары	+	+	+
Иммобилайзер с д/у	+	+	+
Кожаная отделка руля и рычага КП	+	+	+
Ветровое стекло с подогревом	–	–	+
Дополнительные доступные опции	–	навигация Nissan Connect с камерой заднего вида	пакет Premium*: + 42 700 руб. задний парктроник: + 7890 руб. управление «музыкой» на руле: + 3250 руб.

**Включает хромированные молдинги, систему стабилизации, сигнализацию с датчиками объема, тканевую отделку сидений Metropolis, управление «музыкой» на руле, задний парктроник, боковые подушки безопасности и шины размера 195/55R15.*

HYUNDAI SOLARIS



Интерьер «Соляриса», хоть и собран из жесткого пластика, смотрится современно и нарядно.

Хорошо читаемые и стильные приборы украсили бы и машину классом выше.

Трогаться и переключаться на «Солярисе» одно удовольствие: легкие и умеренно короткоходные педали, четкий привод коробки, отзывчивый газ.



NISSAN ALMERA



Интерьер «Алмеры» пугающе похож на логановский, хотя на самом деле передняя панель здесь своя.

Приборы «Ниссана» тоже от «Логана». Столбики температуры и остатка топлива не так удобны, как привычные стрелки.

Длинноходный рычаг коробки «Алмеры» не располагает к быстрым переключениям.



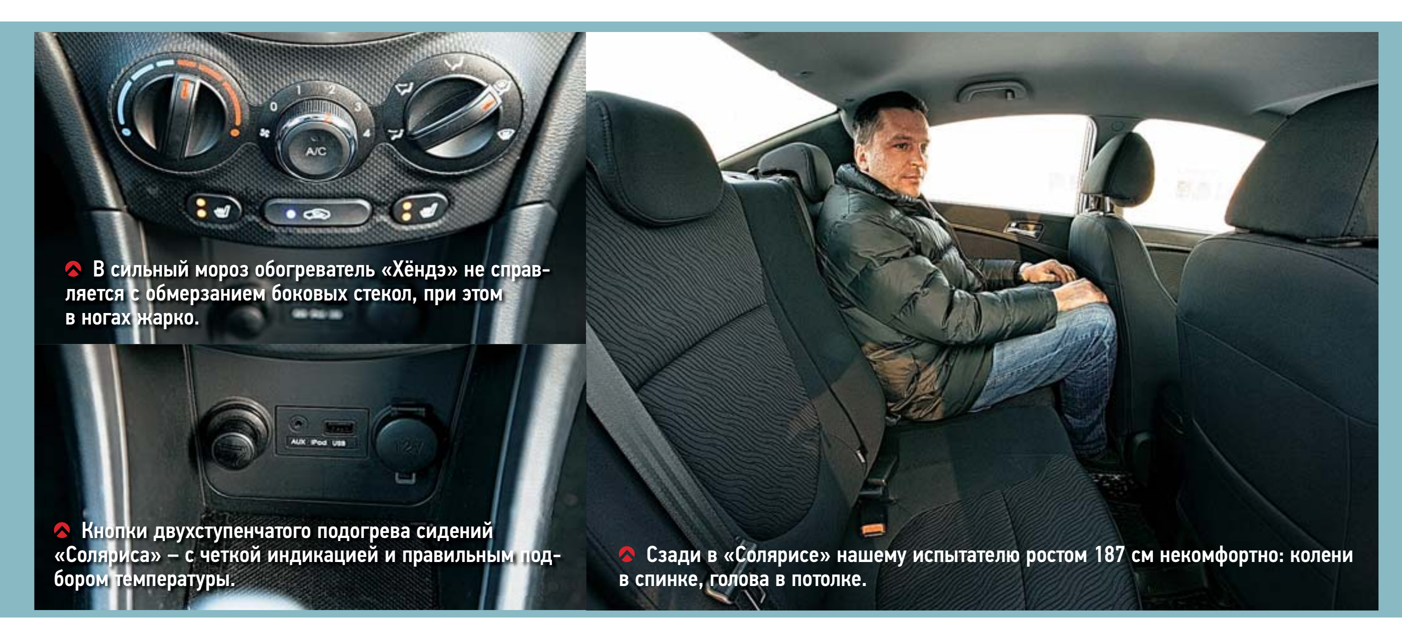
VOLKSWAGEN POLO SEDAN



Сдержанный характер салона «Фольксвагена» больше подходит мужчинам.

Продуманные приборы «Поло» не оставляют сомнений в том, что происходит с автомобилем.

Коробка «Фольксвагена» работает классно, а вот длинноходное сцепление и невнятный дроссель удобными в пробках не назовешь.



В сильный мороз обогреватель «Хёндэ» не справляется с обмерзанием боковых стекол, при этом в ногах жарко.

Кнопки двухступенчатого подогрева сидений «Соляриса» – с четкой индикацией и правильным подбором температуры.

Сзади в «Солярисе» нашему испытателю ростом 187 см некомфортно: колени в спинке, голова в потолке.



Блок управления печкой «Ниссана» – с обратным уклоном, словно прячется от водителя.

Кнопка подогрева сиденья водителя не подсвечивается, о включенном положении сигнализирует афедрон.

Вот где можно разгуляться! «Алмера» – бюджетный лимузин. Невыраженный туннель на полу позволяет вполне комфортно ехать втроем.



Великолепно распланированный блок климатической установки «Поло» прост и понятен с первых секунд.

В бардачке «Фольксвагена» – разъем media-in с переходником USB.

«Фольксваген» заметно просторнее «Соляриса», но, конечно, теснее «Алмеры». Зато сиденье здесь спрофилировано лучше, чем у конкурентов.



Спинка заднего дивана «Хёндэ» складывается по частям, подголовник снимать не требуется.



«Солярис» – обладатель багажника с наименее широким проемом.



Под полом всех машин, в том числе «Ниссана», полноразмерное запасное колесо. Увы, в России оно жизненно необходимо.



Жирный минус «Ниссана» – нескладываемое заднее сиденье при отсутствии даже люка для длинномеров.



В зависимости от комплектации спинка «Поло» складывается – целиком или по частям.



Недостаток багажника «Поло» тот же, что у двух других машин: массивные петли.

ПЛАТА ЗА СПОКОЙНЫЙ СОН

В какую сумму обойдется полис каско, необходимый при покупке в кредит и способный сохранить нелишнюю пару нервных клеток? В таблице тарифы* трех популярных страховых компаний: «РЕСО-гарантия», «Альфастрахование» и «Росгосстрах». Расчет производился для 30-летнего водителя со стажем 5 лет. Стоимость автомобиля – минимально возможная.

	Hyundai Solaris, 445 000 руб.	Nissan Almera, 429 000 руб.	Volkswagen Polo, 449 900 руб.
«РЕСО-гарантия»	49 450 руб., 11,1%	64 300 руб., 14,9%	47 500 руб., 10,5%
«Альфастрахование»	51 620 руб., 11,6%	72 584 руб., 16,9%	50 580 руб., 11,2%
«Росгосстрах»	31 639 руб., 7,1%	45 064 руб., 10,5%	40 985 руб., 9,1%

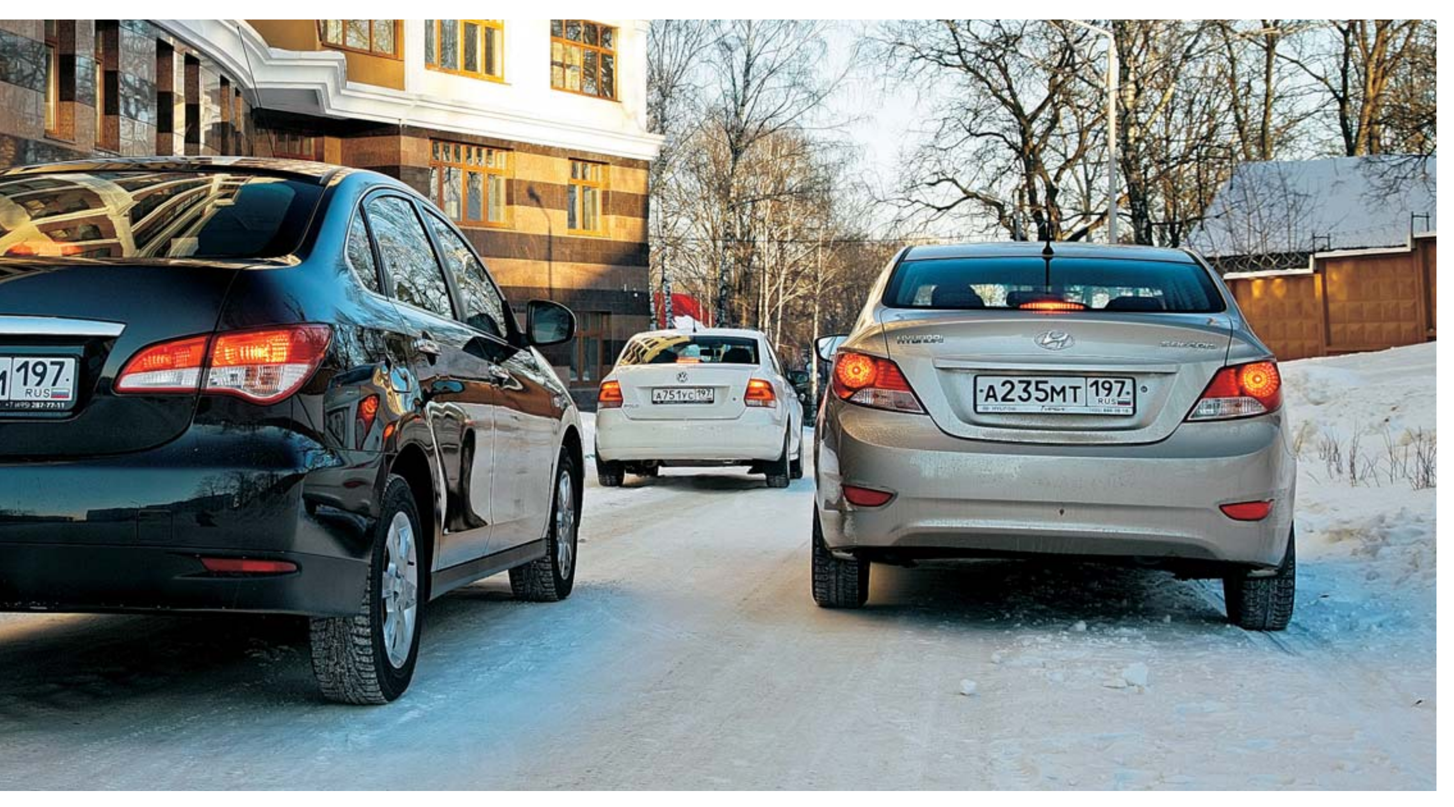
**Тарифы приведены по состоянию на декабрь 2012 года.*

удачный, пересидеть дальнюю дорогу в «Поло» проще, чем в других машинах.

По нашим замерам, объемы трех багажников совпали с точностью до литра! У всех одна и та же беда – громоздкие петли не позволят уложить, к примеру, крупные коробки. Но основное разочарование – «Ниссан» с его нескладываемой спинкой заднего сиденья. Даже лючка для длинномеров не предусмотрели! Объяснения – мол, мы усилили жесткость кузова поперечиной за задней спинкой ради лучшей управляемости – покупателю неинтересны. Как прикажете везти лыжи? И велосипед не впихнуть. Неспортивный подход.

СИЛА ТИТАНОВ

Как уже говорил, «Хёндэ» с новой подвеской – другая машина. «Солярис» хорошо стоит на прямой и не пугает неадекватной реакцией на неровностях. Руль пустоват в околонулевой зоне, но стоит заправить «Хёндэ» в поворот, и усилие на баранке возрастет до желаемого уровня. Пожалуй, лишь слишком грубый снос передка в крутом вираже – моветон. Приятнее всего в этой машине тандем мотора и трансмиссии. Садишься в «Солярис» и трогаешься, будто ездил на нем всю жизнь. Кажется, двигатель не может заглохнуть в принципе, как ни бросай педаль сцепления. Он тянет почти с холостых, коробка радует четкостью включений, правая педаль живо откликается на нажатие.



Легко стартует и «Алмера». Размашистые ходы коробки не портят процесс переключения, в передачу попадаешь без проблем. Насторожил легкий трансмиссионный писк на высшей передаче. Спишем на предсерийный образец. Мотора «Ниссану» хватает для умеренно динамичной езды: он охотно везет уже с 2000 об/мин. Но по набору скорости автомобиль уступает «Хёндэ», к тому же, если не отпускать педаль газа, вы привезете такой средний расход, что мало не покажется!

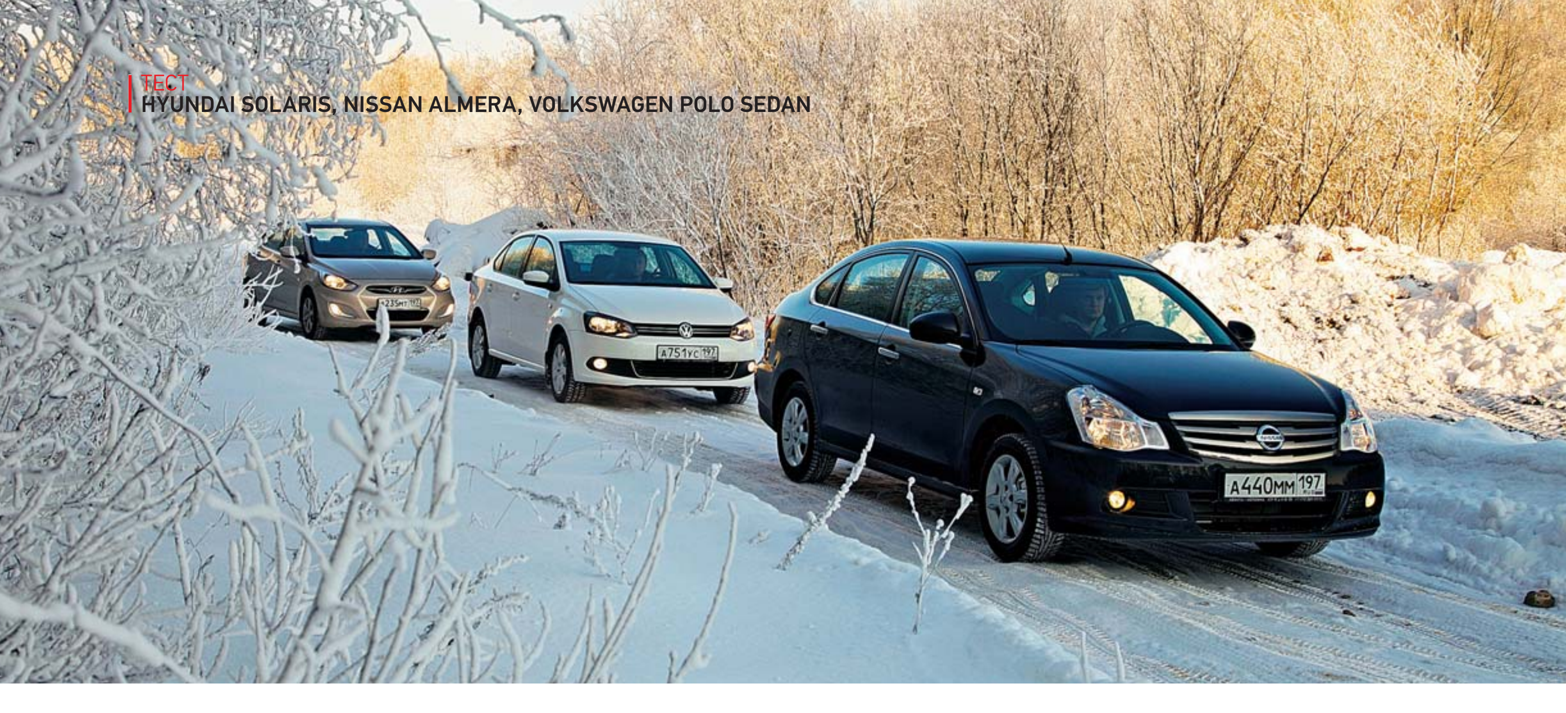
Наш молодой коллега вышел на рекордные 13,8 л/100 км. Да и не любит «Ниссан» активной езды. «Длинный» руль, крены, отсутствие системы стабилизации – все это не подталкивает к спортивному стилю вождения.

Зато проселок «Ниссану» не помеха: он в базе оснащен мощной стальной защитой. Да и дорожный просвет в 160 мм на зависть оппонентам.

Если хотите пошустрить, пожалуйте в «Фольксваген». Здесь – приятно налитый обратной связью руль и легкая склонность к заносу в предельном повороте, которую несложно держать под контролем. Но в течение нескольких дней каждый из нас хоть раз, но заглох на «Поло», причем, что называется, на ровном месте. Сцепление растянутое, а задемпфированная педаль газа требует деликатного обращения. При старте в гору сцепление можно и подпалить.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI SOLARIS	NISSAN ALMERA	VOLKSWAGEN POLO SEDAN
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4370/1700/1470/2570	4656/1695/1522/2700	4384/1699/1465/2552
колея спереди/сзади	1495/1487	н.д.	1460/1498
Объем багажника, л	465	500	460
Радиус поворота, м	5,2	11,4	5,4
Снаряженная/полная масса , кг	1110/1565	1198/1600	1159/1660
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	12,7	10,5
Максимальная скорость, км/ч	190	175	190
Топливо/запас топлива, л	А92/43	А92/50	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,6/4,9/5,9	11,9/6,5/8,5	8,7/5,1/6,5
Выбросы CO_2, г/км	142	201	153
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1396	1598	1598
Степень сжатия	10,5	9,8	10,5
Мощность, кВт/л.с.	79/107 при 6300 об/мин	75/102 при 5750 об/мин	77/105 при 5250 об/мин
Крутящий момент, Н·м	135 при 5000 об/мин	145 при 3750 об/мин	153 при 3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	н.д.	н.д.	3,46/1,96/1,28/0,88/ 0,67/3,18
Главная передача	н.д.	н.д.	4,55
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	185/65R15	185/65R15	195/55R15



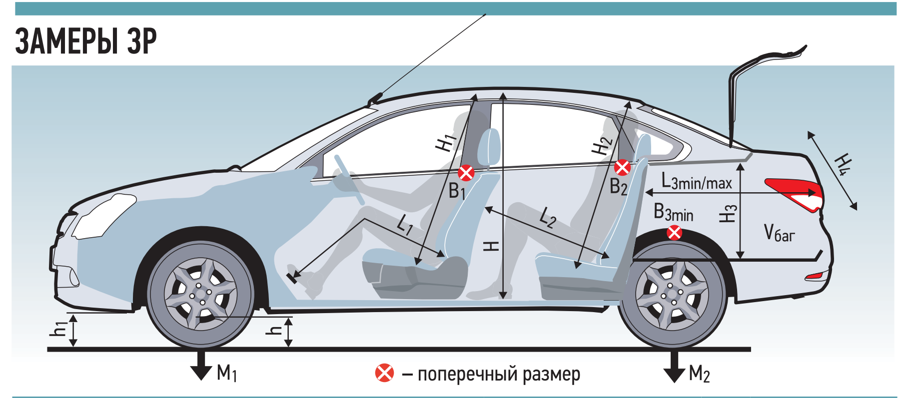
Так что же, который из трех седанов химера? Ни один! И «Солярис», и «Алмера», и «Поло» предлагают много автомобиля за рубль. Взгляните на результаты: они идут ноздря в ноздрю. Тестовый экземпляр «Алмеры» пилотный, и многие косяки наверняка исправят. Но и конкуренты не стоят на месте: самые свежие «Солярис» и «Поло» получили дополнительную шумоизоляцию. Увы, таких машин на момент подготовки теста было не достать. Так что повод вернуться к народным моделям у нас будет, и не раз. *ЗР*



Михаил Гзовский:

«Ниссан» обещает стать наиболее выгодной покупкой по соотношению цены, размера и оснащения. За это нетрудно простить кое-какие недостатки».

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3\ min/max}$, мм	$B_{3\ min}$, мм	H_3, мм	H_4	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h	h_1
HYUNDAI SOLARIS	990–1180	570–820	1200	1005	930	1365	1340	1000/1800	1020	570	450	400	689 (53)	608 (47)	1297	140*	220
NISSAN ALMERA	1005–1170	725–940	1175	1000	945	1375	1335	1025	755	405 (min)	440	400	720 (60)	489 (40)	1209	160*	230
VOLKSWAGEN POLO	955–1150	635–880	1180	1010	935	1380	1370	1010/1830	1010	585	455	400	660 (58)	473 (42)	1133	165	210

**По защите двигателя.*

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
HYUNDAI SOLARIS	8	8	8	8	8	8	9	8	8	7	8	7	8	9	8	8,0
	+ Удачный интерьер, удобное управление тягой, хорошая плавность хода, длинная гарантия.									– Посредственная обзорность, высокий уровень шума, неэффективная вентиляция салона.						
NISSAN ALMERA	8	7	8	8	10	7	7	8	7	8	9	8	9	8	8	8,0
	+ Очень просторен сзади, комфортная подвеска, солидный дорожный просвет.									– Посредственная динамика, бюджетный салон, высокий расход топлива.						
VOLKSWAGEN POLO	9	9	7	8	9	8	8	9	9	7	7	8	8	8	8	8,1
	+ Просторен для двоих задних пассажиров, отлично управляется, удобные передние сиденья, продуманная эргономика.									– Длинноходное сцепление, жесткая подвеска, шум от шин, маленькие зеркала, печка неважно греет в пробках.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

АВТОМОБИЛИ С РОДОСЛОВНОЙ

Изысканные и престижные, комфортные и спортивные, английские автомобили уже много лет владеют сердцами людей во всем мире. Они по праву считаются синонимом безупречного британского дизайна и передовых технологий. В разное время их история была тесно связана еще с одним символом английских традиций качества и стиля – с сигаретами Rothmans: марка поддерживала знаменитую команду Williams F1.

Если в потоке безликих машин вы случайно уловили необыкновенно стильный силуэт какого-то автомобиля и залюбовались изысканной, доведенной до совершенства формой, то можно поспорить, что вам посчастливилось увидеть машину английской марки. И будьте уверены, что под капотом у нее скрывается не менее замечательное произведение британских конструкторов.

На протяжении XX века автомобили, созданные в Туманном Альбионе, поражали джентльменов не только выдающимся дизайном кузова, но и оригинальными конструктивными решениями. Знаменитый Rolls-Royce Silver Ghost 1906 года отличался уникальным серебристым цветом и исключительной бесшумностью работы мотора, впоследствии ставшей визитной карточкой марки и основой успешной рекламной кампании. Aston Martin с самого рождения в 1914 году имел спортивный гоночный характер, который оттачивался из поколения в поколение. И теперь все знают его не только как легендарный автомобиль Джеймса Бонда, но и как мощнейший суперкар и выдающуюся икону стиля. Jaguar E-Type 1964 года экспертами автомобильного дизайна признан самым красивым автомобилем всех времен. Его также отличала и впечатляющая техническая составляющая, которая позволяла ему становиться многократным победителем гоночных трасс по всему миру.

Однако не только суперпремиальные автомобили стали визитной карточкой английского автопрома. Самым узнаваемым символом Британии до сих пор остается кэб – воплощение безупречной пунктуальности, качества и уникального дизайна.

Большинство английских марок автомобилей, появившихся более чем за век, снискало мировую любовь, другие незаметно растворились в истории. Но, безусловно, любой автомобиль, созданный в Туманном Альбионе, всегда будет ассоциироваться с новейшими разработками, безупречным стилем и с английскими традициями качества.

Истинно английский характер нашел отражение в обновленной версии сигарет Rothmans. Два формата – два безупречных стиля. История, воплощенная в деталях: фильтр-мундштук, сбалансированный вкус, отборный табак, премиальный дизайн. С 1890 года Rothmans остается верен исключительному качеству. Без компромиссов. Теперь и в России.



Rothmans OF LONDON*

АНГЛИЙСКИЕ ТРАДИЦИИ КАЧЕСТВА С 1890 ГОДА



НАРКОЛОГИ ИЗ ГОСДУМЫ

Ноль промилле оставили в законе. Но это несправедливо и антинаучно, считает **Максим Юрченко**.

В Древнем Риме женщину, допустившую к себе пьяного мужа, закапывали живьем. Грандиозна мотивация закона – забота о здоровье нации. Но в чем вина женщины? Пьяный римлянин вряд ли оставлял ей варианты... Метода профилактики правонарушений далеко не самой гуманной цивилизации переползла в российское «водительское» право.

Фракция «Единой России» в ГД весьма натурально инсценировала дискуссию по поводу нулевого промилле для водителей, но в проекте поправок в КоАП норма осталась (ее узаконили, все помнят, в середине 2010 года). Депутат Вячеслав Лысаков изумлен: в кулуарах многие поддерживали введение 0,2 промилле...

Отлуп получила не только возмущенная автомобильная общественность, но и медики, работающие на поприще наркологии. А они не угомонились. В последнем номере журнала **«Наркология» (2012, № 11)**, который издает РАМН, помещена публикация «Каким должен быть антиалкогольный закон для водителей?». Три автора: доктор и два кандидата фармакологических наук – профессор Евгений Саломатин, Татьяна Баринская и Алексей Смирнов.

Советуем читателю, знакомясь с выдержками из статьи, сравнивать данные экспериментов, проведенных в разных странах, с российской «контрольной цифрой». И с цифрой из письма читателя Alexx 72 из Вологды: «...жду окончания срока лишения прав, которые отняли за 0,076 промилле, за мой хронический гастрит и обострение язвы».

Итак, выводы из публикации медиков. При проверке реакции на визуальную информацию выполнение действий испытуемого нарушается при концентрации выше 0,5 г/л (грамм алкоголя на литр крови – это и есть промилле. – *Прим. ЗР*). В тесте на одновременное решение нескольких задач влияние алкоголя проявляется при 1,09 г/л. Ряд авторов отмечает, что выполнение подобных задач ухудшается при концентрации выше 0,5 г/л лишь у наименее опытных водителей. Американский специалист Московиц (H. Moskowitz) дает свою версию: 0,2–0,3 г/л. Однако коллеги ее опровергают: нет признаков какого-либо влияния алкоголя на реакцию при 0,5 г/л как у толерантных («не пьянеющих»), так и у интолерантных (более восприимчивых. – *Прим. ЗР*) к алкоголю людей.

Показательны тесты на тренажерах-симуляторах, которые активируют весь комплекс функций, задействованных при вождении: обработка информации ухудшается при 0,3–0,4 г/л.

И самое убедительное для законодателей развитых стран, когда они принимали свои законы. В США (штат Мичиган) проанализировали 6000 ДТП с участием водителей, в чьем выдохе были обнаружены пары алкоголя, а также 7500 ДТП, в которые попали водители, алкоголь не употреблявшие (это контрольная группа). Результаты: у наиболее интолерантных к алкоголю водителей риск ДТП начинает расти при 0,5 г/л, у толерантных – начиная с 0,8 г/л (что и положено в основу закона Великобритании, где ПДК = 0,8 г/л).

Исследование повторили через несколько лет (к тому времени техника контроля стала точнее). Освидетельствовали и отловленных водителей, сбежавших с места происшествия. Обследовали 5000 выпивших виновников ДТП и еще 10 000 трезвых. Результаты совпали с предыдущими: существенный рост риска ДТП начинается при концентрации этанола в крови 0,8 г/л: в 2,7 раза выше, чем в контрольной группе. Вдобавок установили, что – внимание! – при концентрации 0,2 г/л влияние алкоголя на частоту ДТП практически отсутствует, риск равен риску в контрольной группе.

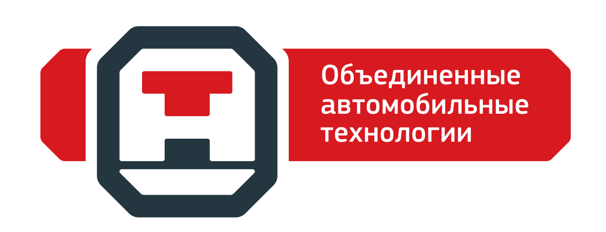
Почему же в ряде стран узаконен ноль промилле? К науке и соображениям безопасности движения это отношения не имеет. Исламские традиции предусматривают тотальный запрет алкоголя, только поэтому ПДК в таких странах равна нулю. А в технически отсталых государствах это следствие дефицита средств измерений.

Самый авторитетный в мире исследователь в области освидетельствования водителей токсиколог А. Джонс считает (и с ним согласны коллеги), что на частоту ДТП величина узаконенной ПДК не влияет: «Это скорее политический, нежели научно обоснованный выбор». Тому есть статистическое доказательство: в подавляющем большинстве случаев усредненный показатель алкоголя в крови нетрезвых виновников аварий – 1,73 г/л.

Вот и в России после введения нулевого порога «пьяных» ДТП меньше не стало. Ограничения не останавливают уродов, они были и, увы, будут. Для них вводите хоть мильон штрафа и 15 лет тюрьмы. Но при чем остальные почти 40 000 000 водителей?!

Считается, что недавние резонансные ДТП склонили заколебавшихся было единороссов в Госдуме не трогать «ноль» – во имя здоровья нации. Но есть основания предположить другое. Когда два с половиной года назад устанавливали нулевой порог, Дума не осмелилась перечить инициатору его введения Дмитрию Медведеву, тогдашнему президенту. Сейчас Медведев для фракции ЕР снова начальник – руководитель партии, вот и тешат начальственное самолюбие. И плевать, что добропорядочные водители испытывают примерно то же, что та древнеримская гражданка. **ЗР**





ВЕДУЩИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ В НОВОЙ УПАКОВКЕ

Комплект дисков сцепления

Фара противотуманная

Комплект колодок заднего тормоза

Палец шаровой

Фонарь задний

Блок-фара

- поставщик главного конвейера
- 100% совместимость с автомобилем
- легкость установки
- повышенная износостойкость
- произведены для Российских дорог
- качество провереное временем











Официальный дистрибьютор ТОРГОВЫЙ ДОМ «ОАТ»

По всем вопросам обращаться по телефонам: **8 (8482) 21-05-24; 20-66-41**

www.oat-group.ru market@oat-group.ru

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА ЭТИХ СТРАНИЦАХ.



Штрафы за летнюю резину

АВТОР АЛЕКСЕЙ МАТВЕЕВ
ДЕК 04 2012 12:50

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по конституционному законодательству Вячеслав Лысаков предложил штрафовать за резину не по сезону. Сумма штрафа, по мнению депутата, должна быть не меньше стоимости комплекта шин.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 484

Alligator ГОРОД: ВОЛОГДА
МАШИНА: ГАЗ-М20 «ПОБЕДА», VW PASSAT B6

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 12:50
Человек явно не от хорошей жизни ездит на резине не по сезону, так давайте его еще «обуем» на цену нового комплекта. Это уж точно станет для него хорошим стимулом. С одной стороны, инициатива правильная – летом зимние колеса портят асфальт, а зимой летние представляют опасность для окружающих, но эти дикие, несоразмерные составу правонарушения штрафы сведут всё начинание на нет, открывая дорогу к новым взяткам.

Игорь216 ГОРОД: МОСКВА, МАШИНА: ACCENT

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 12:55
В России множество регионов – от вечной мерзлоты и полярной ночи до мест, где снег выпадает на день-два раз в десять лет. В Москве зимой очень часто температура выше нуля, в декабре легко может не быть снега.
Как в таком разнообразии вводить обязаловку, стричь всех под одну гребенку? Очередная кормушка? Водителя по умолчанию считают дураком? Давайте тогда введем требование, чтобы бензина было не меньше чем полбака, и пусть гаишники проверяют уровень бензина в баке щупом! Всё же в интересах водителей, да? Господи, убереги нас от такой навязчивой заботы.

a130430 ГОРОД: СТЕРЛИТАМАК, МАШИНА: СИНЯЯ

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 12:55
У человека и так на резину денег нет, а тут еще и штраф в размере стоимости резины. Выдать ему резину в счет зарплаты, можно даже цену завысить процентов на 50–70. Это будет правильней.

Vorkosigan ГОРОД: МОСКВА, МАШИНА: HYUNDAI SOLARIS

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:16
Соглашусь только с тем, что нельзя под одну гребенку. Но в местах, где среднемесячная температура может быть ниже 7 градусов тепла, строгие меры нужны. Не можешь купить зимнюю резину, ставь машину на прикол и катайся на метро. Почему я должен рисковать, что какой-то «летний» сольется со мной в страстном танце заноса?! Достаточно того, что у нас летом куча аварий, потому что народ ездит на лысой резине и на мокрой дороге раскручивает!

ninafoks

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:22
У Медведева одна идея лучше другой. Сидят и всерьёз на всю страну рассуждают о «шиповке» на грузовик. Они в глаза-то её видели? И сколько будет стоить такое колесо? А в это время в Питере уже два месяца не могут провести тендер на обслуживание напряжённого участка дороги. Дорожники не могут работать за свой счёт, а потом все будут искать виноватого.

yaandric2 ГОРОД: РОСТОВ-НА-ДОНУ, МАШИНА: PEUGEOT 207

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:25
Не могу сказать, насколько правильно и справедливо будет введение драконовских мер. Могу констатировать факт: у нас в городе в зимнее время 90% пробок создают фуры. Для огромной пробки, когда стоит неподвижно полгорода, достаточно двух-трех развернутых фур на подъемах – и усё.

Роман Сол. ГОРОД: БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ, МАШИНА: «РЕНО-ЛОГАН» 2007–2012, VW POLO SEDAN 2012

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:27
Для тех, у кого нет денег, есть общественный транспорт. А штраф должен быть высоким, чтоб поубавилось на дорогах клоунов на лысой летней резине, мчащихся по голому льду.

blinckof ГОРОД: СНЕЖИНСК, МАШИНА: PEUGEOT 307

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:34
У человека может не быть денег даже на пол-литра тормозухи, что тогда – пусть без нее ездит?

SunRise ГОРОД: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МАШИНА: SKODA YETI

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:35
Месяц назад бич был «пьяные за рулем», и депутаты пытались выпендриться, кто придумает круче закон. А теперь взялись за резину...

Zhenek ГОРОД: МОСКВА
МАШИНА: FORD EXPLORER V8 LIMITED 2009

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:36
Вариант ходить пешком даже не рассматривается? Нет денег на резину – велкам в автобус, какие проблемы! В Австрии за отсутствие зимней резины штраф до 5000 евро. Доход штрафуемого, цена его машины вообще никого не волнуют. Нет денег – дома сиди.

jim.diesel

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:53
Начнём с того, что Россия не единственная на планете страна, где на дороге может быть снег, а может и не быть на протяжении одного дня пути. В США или Канаде такие фокусы тоже встречаются и не вызывают стихийных бедствий. В этих странах в порядке вещей надевать цепи на колёса грузовиков при необходимости. А вот требовать обязательного переобувания грузовиков – о таком я нигде никогда не слышал и не читал. Впрочем, правильнее сказать: до сегодняшнего дня не читал.

TsT ГОРОД: НОВОРОССИЙСК, МАШИНА: MAZDA5, 2.0

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:55
Стоит добавить, что переобуть грузовик (вместе с полуприцепом) не такая уж легкая задача. А если предположить, что фура идет из Москвы в Сочи? Два комплекта иметь? Переобуваться по пути? Шипуемых шин для грузовиков, по-моему, в природе не существует. Остаются цепи. А цепи превратят наши дороги в месиво ещё быстрее. Может, все-таки надо чистить дороги вовремя, а не просто деньги тырить?
Хотя о чем это я! Конечно же, виноваты водители, грузоперевозчики – короче, все, кто к делу имеет косвенное отношение. А чиновники, они же эффективные.

Иван 33 ГОРОД: МУРОМ, МАШИНА: ВАЗ-21723

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 13:56
Средненькая всесезонная резина к грузовику потянет на 15–20 килорублей. Очевидно, что зимняя шипованная будет и того дороже. Итого тысяч двести на круг для грузовика типа МАЗ и КамАЗ. А поскольку грузовик – машина для работы, то расходы на покупку этих шин в конечном итоге перейдут к потребителю. Вот вам и новый виток инфляции, рожденный в головах наших правителей. А нужно-то всего-навсего научиться убирать дороги!

psi-factor ГОРОД: НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ
МАШИНА: «ФОРД-ФОКУС II»

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 14:21
Очередной пример отношения депутатов к своим избирателям. Глупые, мол, неразумные, овцы заблудшие, без кнута стадо не направишь в нужном направлении. Однако не бывает, чтобы глупый в Думу умного выбрал – выберет такого же дурака. Тому доказательство – только дурак может не знать, что чем крупнее штраф, тем крупнее взятка.

mik82 ГОРОД: РОСТОВ-НА-ДОНУ, МАШИНА: ВАЗ-2106

ДОБАВЛЕНО: 04 ДЕКАБРЬ 2012 – 15:02
То есть шины виноваты, а не сугробы на дорогах, которые не мешало бы чистить?

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА.



Штрафы за превышение средней скорости

АВТОР ЕЛЕНА АЛЕКСЕЕВА
ДЕК 12 2012 22:48

Страница 1 2 3

Депутат «Единой России» Александр Васильев предложил штрафовать водителей за превышение средней разрешенной скорости на каком-либо участке дороги. Фактически предлагается ввести временной минимум на путь определенной протяжности.

Сообщений по теме 632

jeep64
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 22:48
А если человек на протяжении пятисот километров превышает, но посередине пути он остановился отдохнуть, покушать, заправиться, то в итоге получится, что средняя скорость как бы в норме! Пусть ловят за конкретные нарушения, а не за какие-то усредненные, которые то ли были, то ли нет.

Игорь216 ГОРОД: МОСКВА, МАШИНА: ACCENT
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 22:49
Данную меру пробивают владельцы кафе и туалетов на трассе Москва – Питер. Так как эта мера будет стимулировать водителей делать остановки.

vlad-kram ГОРОД: АЛЬМЕТЬЕВСК, МАШИНА: «МОНДЕО» 1.8I
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 22:53
Они простые камеры не могут закупить, клоуны, а всё пыжатся.

Sniper ГОРОД: МОСКВА, МАШИНА: PEUGEOT PARTNER
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 22:55
Пока не начнут штрафовать всех поголовно, а не только простых граждан, все это пустая болтовня.

arhimed ГОРОД: ПЕНЗА, МАШИНА: NISSAN + «ШЕВРОЛЕ-НИВА»
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 23:00
Может, Думу охватил законотворческий понос?

andi24 ГОРОД: КРАСНОЯРСК, МАШИНА: MAZDA
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 23:00
А им начхать, было нарушение или нет. Они (ед.россы) уж не знают, как ещё Шефу угодить, вот и изощряются. А на безопасность движения плевать они хотели.

Халлас ГОРОД: КАЗАНЬ, МАШИНА: ЕСТЬ, КОНЕЧНО
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 23:04
Глупость это очередная. Чтобы получить нужную среднюю скорость, совсем не обязательно двигаться все время в одном темпе, можно ехать и медленно, и очень быстро на одном маршруте. В таком случае могут быть незафиксированные нарушения, а вот подловить на этом сумеют только при установке колоссального количества камер.
Меня вот что вдруг заинтересовало: куда пойдут все эти денежки, которые планируют заработать на штрафах? Уж не на развитие ли безопасности движения? Что-то слабо в это верится...

робот ГОРОД: 101-Й КМ, МАШИНА: FIAT BRAVO, FORD TRANSIT
ДОБАВЛЕНО: 12 ДЕКАБРЬ 2012 – 23:11
Безопасностью движения пусть занимаются автопроизводители, а эти хлопцы пусть озадачатся обеспечением бесперебойного движения, вместо того чтобы его тормозить.

aleshin-06
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 03:46
Нашли кормушку, составили пару законов – работает! Теперь нужно доить корову, которая приносит прибыль. Если этот бред вступит в силу, значит, не за горами платный кислород.

Consul-777 ГОРОД: САМАРА, МАШИНА: LR FREELANDER 2
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 09:20
Лучше бы они вот так вот о ремонте дорог пеклись. А то все кинулись штрафы изобретать. А слабо дороги, как в Италии, сделать?

vleschev77
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 09:47
Страшно представить, что будет, когда они ГЛОНАСС на полную запустят. Привяжут выдачу диагностической карты и страхового полиса к датчикам в машине – и всё, никакие камеры им уже не будут нужны.

Lucyn ГОРОД: МОСК. ОБЛ., МАШИНА: KIA И NISSAN
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 10:53
Поиск новых врагов, выдумывание новых поборов, налогов, наказаний, запретов, штрафов – других задач у оккупационного правительства нет. Я уже давно перестал на это обращать внимание. Но, поскольку такое не может продолжаться бесконечно, жду развязки.

Tabaluga ГОРОД: ВОЛЬСК-17, МАШИНА: VOLKSWAGEN JETTA
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 11:37
Убило наповал: «Установить камеры – это то же самое, что расставить автоинспекторов на каждом перекрестке». Расставить автоинспекторов – значит создать пробку на ровном месте! Они же не умеют регулировать движение, равно как и предупреждать нарушения ПДД или проводить профилактические мероприятия в этой области.
А вообще, нужно дороги делать, как в Европе, и увеличивать скорость. XXI век не только в плане собирания штрафов должен быть.

Иван 33 ГОРОД: МУРОМ, МАШИНА: ВАЗ-21723
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 12:14
Суммируя все предложения гн-а Васильева (не подумайте, что господина), испытываю очень сильные подозрения насчет его умственных способностей. Не сомневаюсь, что в Думе наверняка есть адекватные люди, поэтому интересно, почему автомобильной темой всегда занимаются вот такие.

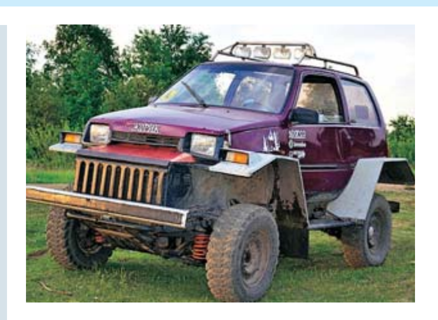
Олег М ГОРОД: САРАТОВ, МАШИНА: ПРОДАЛ, А ДЕНЬГИ ПРОПИЛ
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 14:52
Данная инициатива, видимо, направлена на установление тотальной слежки, для начала за автомобилистами. Похоже, депутаты решили нам напомнить, что живем мы в полицейском государстве, так как по действующему законодательству слежка возможна только в рамках оперативно-разыскных мероприятий.

android25 ГОРОД: БЕЛГОРОД, МАШИНА: «КАЛИНА»
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 17:21
Я не хочу, чтобы Путин сидел и смотрел, когда и куда я поехал, и за сколько времени, и не превысил ли я среднюю скорость. Ну просто бред! По-моему, в последнее время они действительно далеко заходят. Скоро общество взорвётся. Я думаю, это не за горами.

wowan55 ГОРОД: ЭЛЕКТРОСТАЛЬ, МАШИНА: ВАЗ-21074
ДОБАВЛЕНО: 13 ДЕКАБРЬ 2012 – 20:17
Маразм процветает! Он уже стал маркой ЕР. Надо посоветовать еще, чтобы депутаты от ЕР предложили штрафовать водителей за опоздание при проезде данного участка (медленно ехали) и за брань в адрес камер наблюдения и гаишников (фиксировать движения губ водителя).

olegg ГОРОД: САРАНСК, МАШИНА: LACETTI
ДОБАВЛЕНО: 14 ДЕКАБРЬ 2012 – 10:11
Мне вот что интересно: какая протяженность такого участка должна быть? 5–10 км – мало, легче парочку обычных камер повесить. Наверное, оптимальная – около 70–100 км. Осмотрелся вокруг – не нашел участка дороги, где 100 км подряд я мог бы проехать быстрее чем за 1 час. Сами попробуйте без мигалок и сопровождения проехаться – будете сильно удивлены нашей действительностью.

НАШЕМАРОЧКИ. НАШ КОНКУРС ПРОДОЛЖАЕТСЯ! ВСЕХ, КТО ЗАМЕТИЛ И СФОТОГРАФИРОВАЛ РАЗНОГО РОДА ИНТЕРЕСНЫЕ И ЗАБАВНЫЕ АВТОМОБИЛИ, ПРИГЛАШАЕМ ПРИСЫЛАТЬ СВОИ ФОТО. ЛУЧШИЕ, КОНЕЧНО ЖЕ, БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ.



КАК ВЫРОС!

Забавный «жорик» встретился мне этим летом в поселке Ижморском Кемеровской области.

ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ, ПОСЕЛОК ЯЯ

СДЕЛАЛ САМ

Владимирская область, деревня Острова. Этот аппарат создал инвалид, у которого с детства парализованы рука и нога.

АНТОН ЛЮБИН, ЭЛЕКТРОСТАЛЬ





ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ

Квадрик в стиле милитари попался на глаза в селе Подзь.

АНТОН МИШАРИН, РЕСПУБЛИКА КОМИ

БЕНЗИН БОЛЬШЕ НЕ ПОТРЕБЛЯЮ!

Переделанный «шишарик» очень даже неплохо ездит с дизельным двигателем. Явлено сие чудо в селе Гыда Ямало-Ненецкого автономного округа.

СЕРГЕЙ МИХИН, ЯНАО, ПОСЕЛОК ТАЗОВСКИЙ





ФРАНКЕНШТЕЙН НА РЫБАЛКЕ

Увидел такой вездеход в лесу, – видать, рыбаки приехали. Мосты от ГАЗ-66, кабина от ЗИЛ-131, колёса от сельхозмашины, бак от ТДТ-55, двигатель от Т-40. И ведь движется!

ВЛАДИМИР ПАШОВ, АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВСЕДОРОЖНИК

Такой вот вездеход трудится в одном из дачных кооперативов Солнечногорского района.

И.К.



ФОТОЗАРИСОВКИ. ЖДЕМ ВАШИ ФОТОЗАРИСОВКИ НА ТЕМУ «САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!». САМЫЕ ВЕСЕЛЫЕ ГАИШНИКИ, САМЫЕ ОТВРАТИТЕЛЬНЫЕ ДОРОГИ, САМЫЕ ЗАБАВНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЭПИЗОДЫ – В ОБЩЕМ, ВСЕ САМОЕ-САМОЕ! ЛУЧШИЕ СНИМКИ ПОЯВЯТСЯ В ЖУРНАЛЕ.



НОМЕРНАЯ СТУПА

«Если очень захочу, и по небу полечу!»

ОЛЬГА БЕЛЯКОВА, ЛИПЕЦК

КРОТЫ-МУТАНТЫ

Похоже, в Отрадном завелись подземные жители, интересующиеся подвесками автомобилей.

СЕРГЕЙ ЛАПКОВСКИЙ, МОСКВА





МАГИСТРАЛЬНЫЙ КУРС

Этот знак установлен на главной улице Тобольска – Комсомольском проспекте.

АЛЕКСАНДР ШУЛИНИН

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Работу февральского почтамта курировал **Михаил КОЛОДОЧКИН**

«ХЁНДЭ-i30» — НАША ВЕРСИЯ

Открываем новую рубрику – в ней редакторы журнала выбирают оптимальную, по их мнению, комплектацию нового автомобиля. Каждый раз это будут делать три разных эксперта «За рулем». Сегодня присматриваемся к «Хёндэ-i30». Фото **Евгения Бобрикова** и «Хёндэ».



МАКСИМ ПРИХОДЬКО,
редактор отдела эксплуатации и авторынка. Отец большого семейства, заядлый дачник и любитель вылазок с детьми на природу. Каждый день развозит троих детей на занятия. На работу ездит на машине.

«Когда в машине трое маленьких детей, отвлекаться еще и на механику времени совсем нет. Уследить бы за бандой!»

ВЫБОР
«Хёндэ-i30» в исполнении «Оптима», с двигателем мощностью 130 л.с. и автоматической коробкой передач.
Цена – 769 000 рублей.



АННА КЛЕПАЧ,
редактор отдела эксплуатации и авторынка. Предпочитает ездить на машине только по выходным. В будние дни отвозит дочку в детский сад и ставит авто в гараж. Летом мотается на дачу за 100 км от Москвы.

«Отдавать 50 000 рублей за отсутствие педали сцепления я не готова. Поэтому – механика».

ВЫБОР
«Хёндэ-i30» в исполнении «Оптима», с двигателем мощностью 130 л.с. и механической коробкой передач.
Цена – 719 000 рублей.



ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ,
заведующий отделом эксплуатации и авторынка. Ездит на автомобиле по выходным, когда надо запастись продуктами. Летом отправляется за грибами-ягодами в Псковскую область, славящуюся плохими дорогами.

«Мой выбор – механика. Нравится, когда я сам управляю автомобилем, а не он мной».

ВЫБОР
«Хёндэ-i30» в исполнении «Бэйс», с двигателем мощностью 100 л.с. и механической коробкой передач.
Цена – 649 000 рублей.

Осветят дорогу светом ксеноновых фар лишь две самые дорогие комплектации i30.



Обогрев зоны покоя стеклоочистителей в нашем климате полезен. Но доступен только владельцам дорогих версий хэтчбека.



Радует, что электропривод и подогрев наружных зеркал включены в список базового оборудования.



Напрасно «Хёндэ» не позволяет покупателям заказать противотуманные фары в качестве опции.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Максим Приходько: «Хёндэ» в исполнении «Оптима» приглянулся больше всего. Насыщенность системами, отвечающими за безопасность, меня, отца троих маленьких детей, полностью устраивает. В i30 есть надувные шторки – большой плюс. В этой комплектации не предусмотрена подушка для защиты коленей водителя... Да и черт с ней».

Анна Клепач: «Я тоже выбираю исполнение «Оптима». Подушек безопасности хватает (две фронтальные, передние боковые и шторки безопасности), антиблокировочная система и стабилизация курсовой устойчивости есть. Хорошо! Будь такая возможность, я не брала бы всякие там системы помощи при старте в горку или предупреждения водителей сзади при экстренном торможении. Только лишние деньги приходится выкладывать».

Евгений Борисенков: «Мне по душе версия «Бэйс». Передние боковые эйрбеги и шторки не помешали бы, но брать более дорогую версию только ради них не стану. А системы активной безопасности мне вообще не нужны. С моим внушительным водительским стажем та же система стабилизации может только помешать. Система для предупреждения водителей сзади при экстренном торможении имеется – и хорошо. Считаю, этого достаточно».



Конкуренты «Хёндэ-i30» (от 649 000 рублей)

«Фольксваген-Гольф» от 551 000 рублей

«Опель-Астра» от 599 999 рублей

«Рено-Меган» от 599 000 рублей

«Форд-Фокус» 532 000 рублей

БАЗОВЫЙ «ХЁНДЭ-i30» за 649 000 рублей

оберегает пассажиров с помощью двух фронтальных эйрбегов (в топе их семь), преднатяжителей ремней безопасности, индикатора непристегнутого ремня, антиблокировочной системы и системы предупреждения водителей сзади при экстренном торможении; есть и иммобилайзер.

КОМФОРТ

Максим Приходько: «Комфорта в выбранном мною i30 хватит за глаза. Двухуровневый подогрев передних сидений, четыре электростеклоподъемника, электропривод и подогрев наружных зеркал, центральный замок с ДУ – красота. Хорошо, что есть розетка в багажнике. Когда выезжаю на природу со своими бойцами, часто приходится надувать всякие лодки, мячи. Что еще надо? Панель приборов «Супервижн» – красивая, конечно, штука. Замечательно, если бы можно было взять ее за небольшую доплату. Еще доплатил бы за двухзонный климат-контроль и обогрев зоны покоя стеклоочистителей. Но на нет и суда нет».

Анна Клепач: «В плане комфорта версия «Оптима» меня устраивает почти полностью. Ну, нет в ней панели «Супервижн», ионизатора воздуха, сетки для багажа, парктроника с камерой заднего вида и датчика дождя, – куда больше расстраивает отсутствие климат-контроля: кондиционер умеет разве что Арктику в салоне устраивать. Гораздо приятнее выставить комфортную температуру собственноручно. Еще хотела бы электропривод складывания зеркал. В тесноте городских парковок иногда приходится парковаться впритирку к соседнему авто, чей упитанный водитель, пытаясь протиснуться к нему, запросто свернет мое зеркало. Сто раз уже такое было».

Панель приборов «Супервижн» смотрится симпатично, особенно в темноте. Но жалеть об ее отсутствии в начальных исполнениях мы не станем.



Хотите

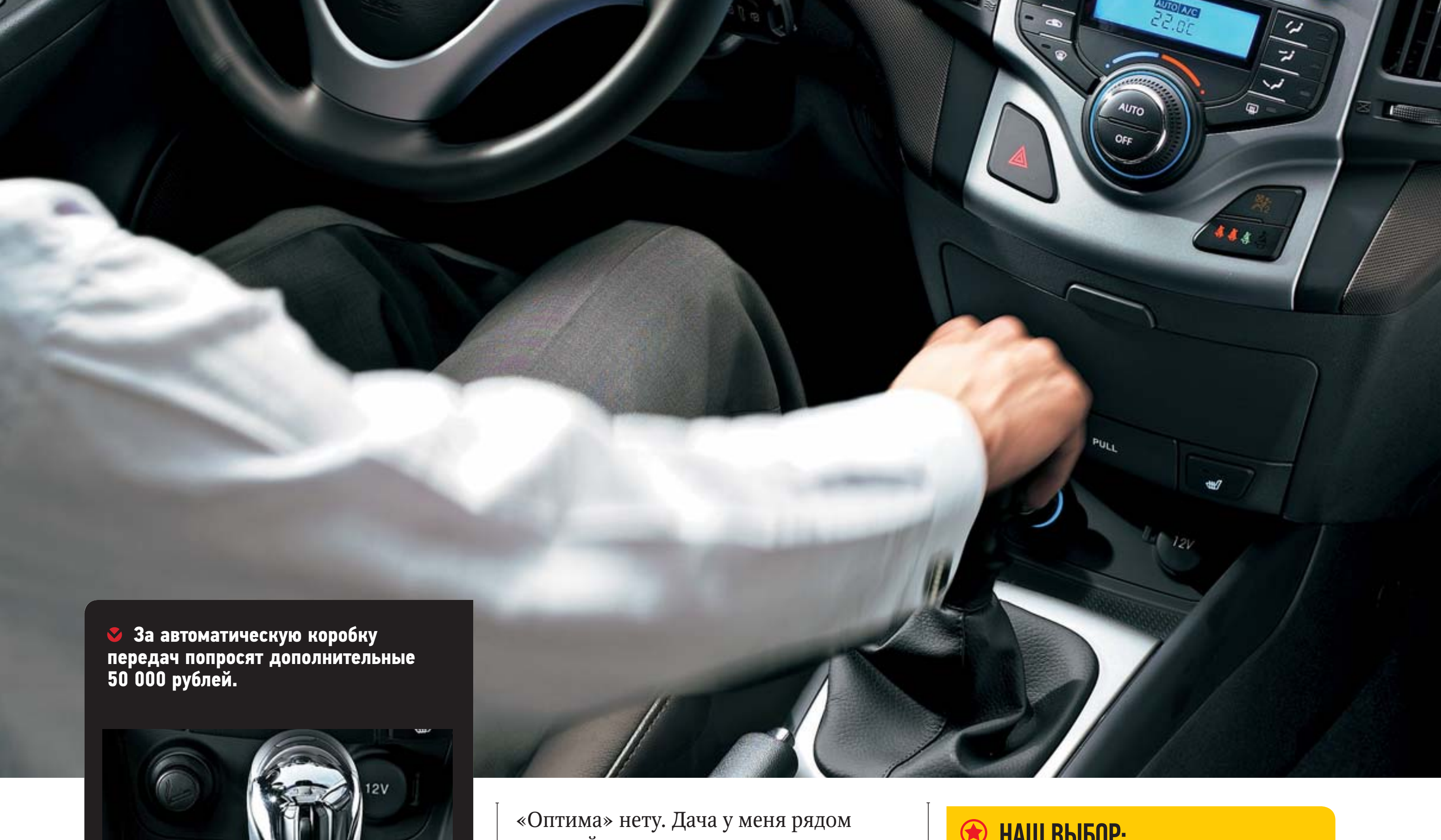
не 100-сильный мотор, а 130-сильный? Доплатите 30 000 рублей и получите полноразмерную запаску в придачу.

В БАЗОВОМ i30 за комфорт отвечают:

1) регулировка руля по высоте и вылету;
2) двухуровневый подогрев передних сидений;
3) передние и задние электростеклоподъемники;
4) электропривод и подогрев наружных зеркал;
5) бортовой компьютер;
6) блокировка дверей на скорости;
7) кондиционер.

У **«Фольксвагена-Гольф»** есть пункты 1, 4, 5 и 7.
У **«Опеля-Астра»** нет ничего из перечисленного.
У **«Рено-Меган»** – только пункты 4 и 7.
У **«Форда-Фокус»** – лишь пункты 1 да 4.

Евгений Борисенков: «Подогрев сидений есть, электростеклоподъемники в наличии – замечательно. И не беда, что в базовом «Хёндэ» нет двухзонного климат-контроля. По опыту знаю, что в машине такого класса он все равно не будет работать как следует: слишком мало датчиков в салоне. Так что кондиционер – самое то. Еще не стал бы брать электропривод складывания боковых зеркал. Во-первых, это необоснованное усложнение конструкции. А во-вторых, механизм сломаться может или примерзнуть, а ты потом бегай по сервисам. Обычная панель приборов



За автоматическую коробку передач попросят дополнительные 50 000 рублей.

меня полностью устраивает, лишь бы данные легко считывались. Зачем нужны остекление с УФ-фильтром, сетка в багажнике, ионизатор воздуха, я вообще не понимаю, – бесполезное оборудование.

ВНЕШНИЙ ВИД

Максим Приходько: «Эх, жалко, противотуманок в комплектации «Оптима» нету. Дача у меня рядом с речкой, там часто такие туманы – словно молоко в воздухе разлили. Тут-то фары и пригодились бы. А вот отсутствие ксенона меня совсем не трогает. Для того танкового полигона, который считается дорогой к даче, 15-дюймовые стальные диски – то, что надо. Проколоть 16-дюймовое колесо обидно, а уж поцарапать литой диск – вообще трагедия. Словом, нам бы чего попроще».

Анна Клепач: «Жаль, «Хёндэ» зажал противотуманные фары даже для недешевой комплектации. На неосвещенных дорогах они хорошее подспорье. Еще не отказалась бы от повторителей сигналов поворота в боковых зеркалах. Знаю, какими невнимательными бывают соседи по дороге, а повторители помогут снизить риск аварии. И маленькие стальные колеса не вызывают у меня восторга. Комфорт и хороший мотор, конечно, очень важны, но не стоит забывать и об обертке. А такому симпатяге, как i30, 16-дюймовые легкосплавные колеса были бы очень к лицу. Что же, придется докупать».

Евгений Борисенков: «Противотуманок мне тоже не хватает. И дело даже не в тумане – они хорошо подсвечивают обочину на неосвещенных дорожках. А отсутствие ксенона только радует. Я его вообще запретил бы на законодательном уровне. Это водителю машины с ксеноном хорошо, а всех остальных на наших неровных дорогах он только слепит. После нескольких часов езды по трассе у меня глаза начинают болеть. Стальные колеса в 15 дюймов – самое то для города. Да и зимняя резина дешевле обойдется. Отсутствие полноразмерной запаски тоже не расстраивает: докатки, как правило, достаточно, чтобы доехать до шиномонтажа». ЗР

НАШ ВЫБОР:
«Хёндэ-i30» в исполнении «Оптима» (от 719 000 рублей).

Двое на одного: большинством голосов редакторы выбрали версию «Оптима». Список оборудования у нее довольно широк и не отягощен наворотами, за которые жалко отдавать лишние деньги. Оптимально!

По мнению

российского представительства компании, **самый дешевый i30** (1,4 л, 100 л.с., М6, комплектация «Бэйс») **должен стоить 649 000 рублей**, **а самый дорогой** (1,6 л, 130 л.с., А6, комплектация «Сити-вижн») – **949 000 рублей.**

ВОЗДУШНЫЕ АКРОБАТЫ

У «Джетты» мотор 1,4 TSI оснащен двумя компрессорами. Об особенностях поведения машины с таким двигателем рассказывает ее хозяин **Стас Панин**.



Машину себе я присматривал с расчетом на динамичную езду, но домашние внесли коррективы. В итоге от задуманного остался только двигатель. Зато какой – 1,4 TSI с двойным наддувом! Конструкция самая современная, точно такой же мотор устанавливают на новейший седьмой «Гольф». Но эта модель появится у нас в скором будущем, а я готов поделиться впечатлениями уже сейчас – накат длиной в год и 20 тысяч километров позволяет.

РОЗА ВЕТРОВ

У 1,4 TSI в помощь турбонагнетателю, отменно дующему на верхах, установлен механический компрессор, чье назначение – наддув в зоне низких оборотов. На бумаге пик крутящего момента обещают едва ли не с холостых – примерно с 1500 об/мин, но это всё немецкие штучки. На деле реальный подхват ощущается лишь с 2000 оборотов. Увы, при таком раскладе мотор исполняет желания не просто так – приходится приспосабливаться. Зато в награду получаешь весьма умеренный для такого потенциала расход топлива. До этого поездил на «Шевроле-Авео» с атмосферником того же объема – частота визитов на АЗС нисколько не увеличилась.

В ОБЪЯТИЯХ ПРАВИЛ

При езде в пробках наддув и не нужен. Поэтому система работает в безнаддувном режиме: компрессор отключен, а турбина крутится почти вхолостую. Фактически под капотом атмосферник 1,4 л. С одной стороны, низкий расход топлива и возможность медленно плестись на первой передаче, с другой – даже небольшая горка вынуждает чаще действовать газом и сцеплением. Да и при обычном троганье приходится добавлять обороты. Страшного ничего нет, но утомляет.

Когда пробка рассасывается, можно прибавить. При активном разгоне чувствуется подхват. Момент этот на высоких передачах немного плавает, но в основном не превышает 2200 об/мин. Соответственно, чтобы не терять темп,



VOLKSWAGEN JETTA

- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации – с 2011 года
- Пробег – 20 000 км
- Средний расход топлива – 8,9/100 км





ЧТО И КАК

У компрессора ремённый привод. Включается нагнетатель через электромагнитную муфту – как компрессор кондиционера. У агрегата свои плюсы и минусы. Так, механический привод отбирает часть мощности двигателя и на высоких оборотах расходует ее впустую, поскольку давление наддува приходится ограничивать. А достоинства состоят в том, что компрессор быстро создает необходимое давление даже на низах, подключается по необходимости и не требует внешней смазки и охлаждения.

Турбина, напротив, крутится постоянно. Но на оборотах ниже средних энергии потока отработавших газов не хватает, чтобы раскрутить колесо компрессора для создания требуемого давления наддува. При резком ускорении возможна задержка – пресловутая турбояма. Турбина – штука инерционная.

не роняйте обороты ниже этой планки.

На шоссе турбонагнетатель способен и один нагнетать достаточно воздуха при движении с постоянной скоростью. Но если необходимо резко ускориться, вновь просыпается приводной компрессор, мгновенно создавая требуемое давление наддува. Турбоямы нет, разве что небольшая впадинка. Дело, скорее всего, в модуле управления: слишком долго он думает, какие команды дать исполнительным механизмам.

ШУМАХЕР-ШОУ

По-настоящему оттянуться в наше время можно только на автодроме. На треке нагнетатели трудятся рука об руку – обороты в заезде не всегда превышают средние значения. Главное – быть осторожнее с педалью газа. Колёса легко сорвать в букс, а это потери в разгонной динамике. При должном навыке с 1,4 TSI можно объехать и более мощную машину. Я, скажем, достаточно легко обошел новый «Ауди-ТТ».

После динамичной езды выхлопная система раскаляется докрасна. Такое можно увидеть и на атмосфернике. Но у меня под капотом живет турбина, и сейчас ее термическая нагруженность близка к пределу. Ясное дело, сразу глушить двигатель нельзя, нужно остудить всё на холостых оборотах. Причем время остывания можно значительно сократить: на 1,4 TSI установлен дополнительный электрический насос охлаждающей жидкости, который может гонять антифриз по контуру с турбиной до 15 минут (в зависимости от температуры). Очень полезная вещь!

Детали маленького, но мощного двигателя нагружены куда больше, чем в многолитровом моторе с небольшой отдачей, для которого и миллион километров не предел. Но вечные иголки для примуса канули в Лету – каждой вещи отведен свой срок. Нынче частники ездят часто, но недалеко: на работу, дачу и обратно, годовой пробег небольшой. Гарантированного ресурса в 150–200 тысяч мне хватит надолго. ЗР



С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ

Именитый бренд – отнюдь не гарантия беззаботной жизни. Горести и радости обладателя престижного БМВ-Х3 – в рассказе **Юрия Богданова**.

Машину я взял не только за красивые глаза – трехлитровый турбомотор, новейший восьмиступенчатый автомат и пресловутое немецкое качество обретались где-то совсем рядом с пределом мечтаний. За мечту, как водится, пришлось побороться, – история покупки Х3 с новым кузовом (F25) достойна романа-эпопеи.

Сначала мне привезли экземпляр, у которого VIN оказался криво нанесенным! Из-за неполадок в работе заводской маркировочной машинки непослушная девятка свесила хвост на пару миллиметров ниже своих более удачливых соседок. Причем обнаружилось это в момент приемки автомобиля, когда на него уже оформили страховку. В итоге машину мне меняли. Со скандалом, нервотрепкой, бессмысленными письмами в Мюнхен и оскорблениями от сотрудников официального дилера! Что говорить, радость от приобретения авто премиум-бренда была омрачена.

Пересел я на кроссовер с БМВ-325 и сразу почувствовал неприятную разницу в тормозах. На Х3 первые несколько километров не покидает ощущение, будто тормозные диски намазаны солидолом. Если чуть сильнее нажать на педаль, машина клюет носом и перед тем, как замереть, еще раз отдает поклон назад-вперед. В пробках некоторые так и развлекаются.

Следующий светофор вновь заставил вздрогнуть: машина заглохла. Вспоминаю, что забыл отключить функцию «старт-стоп», которая для экономии топлива глушит двигатель на остановках. Достаточно качнуть рулем или отпустить тормоз, чтобы машина завелась, но, на мой взгляд, потерянная секунда, а то и две в условиях московского трафика – это много. Отключить систему несложно, но делать это нужно каждый раз, когда заводишь машину. Просил сервисменов выключить эту функцию навсегда, но они отказываются: невозможно, мол.

За первые полгода я побывал в гостях у дилера минимум четыре раза: сначала отказал электрозамок задней правой двери, потом сломался водительский стеклоподъемник, затем перестал работать правый стоп-сигнал, а вдобавок выяснилось, что ветровое стекло, видимо, придется переклеивать, поскольку оно может протекать – уже объявлена отзывная кампания. Но оно и к лучшему, поскольку родное стекло за 10 тысяч пробега очень уж сильно затерлось щетками (это неприятно удивило).

Совсем недавно при проезде небольшой ямки в подвеске раздался неприятный «тыдын». Непростые поиски голосистого узла привели к замене стойки стабилизатора.

Только ли мне кажется, что неисправностей многовато для немецкого качества?

Думал, просто не повезло: виновата калининградская сборка, не так сошлись звезды... Но, пообщавшись с другими владельцами, понял, что мне как раз повезло. Не было проблем с пуском зимой, как у иных, не менял рулевую рейку из-за отказа электроники, не заливает в багажнике аккумулятор.

Магию шильдика, захватывающую дух динамику и отточенную управляемость у БМВ никто не отнимает. Баварские машины действительно обладают чем-то похожим на душу и доставляют огромное удовольствие водителю. Однако создается ощущение, что в погоне за доходами и экономией





Из-за криво набитого номера пришлось заменить машину!

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BMW X3 3.5i, руб.

Замена масла и фильтров	10 000
Масло на долив, 3 л	2100
Антифриз на долив, 1,5 л	700
Задние колодки с заменой	11 000
Передние колодки с заменой	12 000
Зимняя резина «Нокиан-Хаккапелита 7»	52 000
Итого	87 800



гении автомобилестроения стали забывать о качестве продукции и уровне сервиса, а следовательно, и о своих клиентах, готовых платить за машину с бело-голубым пропеллером две, а то и три цены азиатских одноклассников. По силе фанатизма поклонники БМВ могут переплюнуть даже футбольных болельщиков, но даже у них есть предел веры и терпения. И лучше его не испытывать. ЗР

Стильно, эргономично, недешево. Еще бы не ломался...

БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Отправляясь за новым автомобилем, **Игорь Теременко** никак не ожидал, что удовлетворить его пожелания готовы далеко не везде. Фото **Георгия Садкова**.



Купить новую машину сегодня очень просто – лишь бы желания совпадали с возможностями. В этом-то и загвоздка: страждущие обычно формируют хотение на сайте производителя, а обналичивают его в автосалоне. И тут выясняется, что превращение сказки в быль требует дополнительных, порой немалых расходов.

Стремясь получить информацию из первых рук, мы прикинулись обычными покупателями. Начали, как водится, с недорогих одноклассников: «Лады-Гранта» в комплектации «Норма» за 320 000 руб., «Дэу-Нексия» в базовой комплектации за 304 000 руб. и «Рено-Логан» в комплектации «Экспресьон» за 375 000 руб. (цены – с тех самых сайтов). Задача – «приобрести» эти авто у официальных дилеров не более чем в трехдневный срок по указанной цене, не отказываясь, разумеется, от скидок и подарков. Места на подиуме поделили по справедливости: чем ближе к желаемой стоимости, тем лучше.

Косвенные показатели качества и стиля обслуживания свели в таблицу, а наиболее запомнившиеся моменты отразили в тексте. Поехали!

«РЕНО-ЛОГАН»

9 место	«АВТОМИР» Дмитровское ш., 98	+50 000 руб.

Здешний лозунг: «Куда он (клиент) денется!». Менеджер общался с нами, не отрывая глаз от монитора. Происходившее в социальных сетях интересовало его гораздо больше, нежели премия за проданный автомобиль. Хотя продавать было особо нечего. Нужной нам комплектации здесь не нашлось, и заказать ее оказалось невозможно: квоты на этот год у официала якобы исчерпаны. Но кое-что, к нашему удивлению, все-таки предложили. Это напомнило торговлю из-под полы, как в старые добрые времена. Правда, пришлось бы переплатить 40 000 руб. за ненужные опции, установленные дилером на скорую руку, да еще отдать 10 000 руб. за доставку автомобиля до салона и его предпродажную подготовку. Чтоб я так жил! На прощание нас заверили, что ездить к конкурентам бессмысленно. Проверим.

8 место	«АВИНЬОН» 78-й км МКАД, д. 2, корп. 1	+36 000 руб.

В этом автосалоне аппетиты скромнее. За искомый «Логан» пришлось бы накинуть 30 000 руб. к цене завода. За эти весьма нескромные деньги предлагали не так уж много: коврики в салон да «музыку». Еще 6000 руб. приплюсуют за доставку. Да за такую плату я готов толкать машину прямо от проходной «Автофрамоса»! Очевидно, спрос на популярные автомобили подстегивает дилера делать деньги из воздуха. Заказать машину без дополнительного оборудования здесь все-таки можно, но ждать придется до полугода. Такой вариант не про нас. Будем искать дальше.

СТОИМОСТЬ ДОСТАВКИ

одного автомобиля эвакуатором по Москве составляет **3000 руб.** Если везти сразу несколько, наверняка обойдется дешевле.



Едва мы переступили порог, как на нас буквально набросился менеджер. Мы даже опомниться не успели. Консультант оказался не только проворным, но и хорошо подготовленным. Продемонстрировал все преимущества «Логана», без шпаргалки рассказал о технических характеристиках и посоветовал взять автомобиль с более мощным мотором 1,6 л. Консультант даже убедил нас, что небольшая на фоне стоимости автомобиля переплата окупится сторицей. Осталось лишь оформить заказ и через два-три месяца получить заветную мечту. Причем за доставку здесь берут по-божески: всего 3000 руб.

■ «ЛАДА-ГРАНТА»

1 место | **«АВТОГЕРМЕС»,** Дмитровское ш., д. 161 | **– 3000 руб.** и зимняя резина в подарок

Только мы подумали о тест-драйве, как продавец с ходу предложил опробовать новенькую «Гранту» в деле. Вот это интуиция! За пять минут оформили необходимые бумаги и отправились по накатанному маршруту. Разумеется, чтобы почувствовать машину, отведенного времени не хватило, и консультант без колебаний согласился продлить удовольствие. В итоге накатались от души. Попутно менеджер расхваливал новшество «Гранты»: тросовый привод коробки передач. Причем такие машины имелись на складе, разных цветов, оттенков и комплектаций. Захоти мы одну из них купить, получили бы новогоднюю скидку 3000 руб. и комплект зимних колес в придачу. На прощание нас снабдили фирменными брошюрами и вручили образец договора – для ознакомления. Чувствуется профессиональный подход.

5 место | **«МЕГА МОТОРС»,** Новомосковская ул., д. 1 | **0 руб.**

Предварительно созвонившись с автосалоном «Мега Моторс», уточнили цену «Гранты» и помчались за покупкой. Модельный ряд богатый – глаза разбегаются, причем популярная «Гранта» была даже в двух исполнениях: с механикой и с автоматом. Однако за время пути названная цена немного подросла. В ответ на наше недоумение менеджер невозмутимо озвучил свою версию: дескать, девушка на телефоне перепутала. В утешение посулили дополнительные скидки и подарки. Но кто уже поверит?

4 место | **«АВТОКОМПЛЕКС»,** ул. Академика Королева, д. 13, стр. 1 | **подарок**

Чем жив персонал салона, неизвестно. Но не продажей авто, это точно. Вход под завязку завален новенькими «грантами», а заглянуть внутрь нельзя – даже выставочный экземпляр оказался закрыт на замок. Похоже, открывают машину только после предъявления наличных. Первая попытка разговорить местных консультантов осталась незамеченной, как и просьба прокатиться на популярной «Гранте». Тест-драйвовых машин здесь не водится. Позже дело наладилось – и искомую машину смогли подобрать, и подарок пообещали.

■ «ДЭУ-НЕКСИЯ»

6 место | **«АВТОВАЛ-МОТОРС»,** Дмитровское ш., д. 157 | **– 7000 руб.** за дорогие комплектации

Скромный дилерский центр на задворках Дмитровки обещал неплохие скидки (7000 руб.) на автомобили уходящего года. Но в наличии оказались лишь машины в дорогих комплектациях. Заметив нашу печаль, менеджер предложил с хорошей уценкой «Нексию» 2011 года прямо с витрины. Но не заметить подвох мог только слепой! Машина перекрашена почти наполовину, причем настолько плохо, что следы ремонта видны невооруженным глазом. Продавец, разумеется, пытался убедить нас в обратном, однако поддаваться на уговоры – не наш стиль.

3 место | **«АВАЛИНК КАРС ЦЕНТР»,** Огородный пр-д, д. 8, стр. 3 | **0 руб.** и зимняя резина в подарок

Здесь просто так скидками не разбрасываются, используют более оригинальный способ. Любителям халявы предлагают сыграть в беспроигрышную лотерею. Счастливчик может получить право купить машину дешевле на 10 тысяч. Звучит заманчиво. Однако бесплатный доступ к лототрону получают лишь те, кто уже оплатил авто. Как известно, вероятность заполучить максимальный выигрыш ничтожна. На памяти менеджера сорвать большой куш пока никому не удалось. В азартные игры мы, разумеется, играть не стали – решили попытать счастья в другом месте.

2 место | **«УЗ ДЭУ МОСКВА»,** пр. Андропова, д. 22 | **– 2000 руб.** и зимняя резина в подарок

На площадке у этого дилера мы обнаружили огромное количество автомобилей разных цветов и комплектаций. Здесь предлагают купить вовсе не кота в мешке. У любого приглянувшегося экземпляра можно послушать двигатель, подергать рычаг коробки, понажимать педали. В отличие от конкурентов, здесь не заставят томиться в ожидании ПТС несколько дней, – оформить все документы и уехать домой можно сразу после оплаты!

А главный козырь этого автосалона – возможность поторговаться, как на рынке. В дополнение к подарку (комплект зимних шин) нам удалось скинуть еще пару тысяч от заявленной цены. Достойная фирма.

* * *

Посетив девять дилерских центров, мы убедились, что без предварительного заказа купить можно «Гранту» и «Нексию», причем в некоторых салонах удастся даже получить скидку и подарок.

К сожалению, в отношении «Логана» сложился искусственный дефицит машин в заводских исполнениях, спровоцированный дилером, который диктует свои условия. **ЗР**

ОЦЕНКА РАБОТЫ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ

	«Автомир»	«Авиньон»	«Мосрент-Сервис»	«АвтоГЕРМЕС»	«Мега Моторс»	«Автокомплекс»	«Автовал-Моторс»	«Авалинк Карс Центр»	«Уз Дэу Москва»
ЛЮДИ									
Комфортность пребывания (зона отдыха, буфет)	+	+	+	+	–	–	–	–	–
Подготовленность продавца (осведомленность в вопросах техники)	–	+	+	+	+	–	+	+	+
МАШИНЫ									
Наличие авто в заводских комплектациях, выбор цветов	–	–	–	+	+	+	–	+	+
Тест-драйв	+	+	+	+	+	–	+	+	+
ДЕНЬГИ									
Цены (соответствие с рекомендованными)	–	–	–	+	–	+	+	+	+
Возможность торговаться, скидки, подарки	–	–	–	+	+	–	–	+	+



НЕ НАДО ЛИТЬ ВОДУ

Вымыть машину без воды? Прямо перед офисом, не вызывая протестов «зеленых»? Скептически усмехнувшись, проверять очередные достижения автохимии отправился **Геннадий Емелькин**.

Когда-то аналогичный эффект сулила «Чудо-варежка», промелькнувшая на телеэкранах лет десять назад. Тогда подобная технология наших восторгов, прямо скажем, не вызвала. Как не вызвало энтузиазма и появление современных автошампуней-полиролей, пригодных, по утверждению производителей, для мойки без воды. Решили все же испытать четыре различных образца, чтобы подкрепить скептицизм убийственными практическими результатами.

Все составы рассчитаны на мойку без воды. Рабочая температура в момент испытаний оказалась плюсовой (примерно 3 °С), поэтому в работу пошли летние варианты снадобий («Чистый Блеск» оказался всесезонным). Отметим, что у фирм, производящих летние составы, есть и зимние, которые применяют в диапазоне температур 0...–30 °С.

Технология применения снадобий – во врезке. А вот итог работы неожиданный: все испытуемые составы показали себя достойно. При этом автомобиль как стоял на сухой площадке, так на ней и остался. Скептицизм же тихо отошел в сторону.

Каких-либо принципиальных различий в нанесении, протирке, полировке мы не заметили. У каждого состава свой запах – от нейтрального до фруктового, но это не вызвало раздражения. Явного лидера, как и аутсайдера, нет. Тот же «Кэптэн Брайт», к примеру, простил нам пару ошибок, когда мы, неопытные мойщики, полезли с одной и той же тряпкой с блестящей поверхности на сухую грязь. А «Чистый Блеск» пообещал заодно вымыть стекла. Получилось не так хорошо, как с кузовом, но все равно приятно.

Пользоваться такими средствами или нет – вопрос скорее

ТЕХНОЛОГИЯ УСПЕХА

Распыляем снадобье равномерным слоем (каждый флакон снабжен дозатором) на поверхность кузова (не на тряпку!) так, чтобы грязь размокла. Это происходит практически на глазах. Тряпкой из микрофибры проводим по кузову в одном направлении, собирая грязь. Круговые и возвратно-поступательные движения нежелательны. Снимаем грязь поэлементно, начиная с крыши.

Для справки: микрофиброй называют разные тряпки. В нашем случае это салфетка типа махрового полотенца, ее состав – 80% полиэстера и 20% полиамида. Оптимальный размер салфетки – примерно 35 на 40 см. На мойку одного автомобиля типа «Форд-Фокус» или «Киа-Сид» потребуется не менее трех-четырех салфеток, если использовать их рационально. Каждая стоит 40–50 рублей. Опытные мойщики складывают салфетку дважды – получается восемь сторон – и по очереди протирают каждой из них. Заметим, что не все производители дают четкую рекомендацию по протирочным материалам, но экономить мы не рекомендуем. Безворсовые салфетки, к примеру, не смогут вобрать грязь – она будет царапать покрытие.

Следует помнить, что грязь вперемешку с моющим составом плохо смывается с кожи, поэтому лучше пользоваться х/б перчатками. Мойка одного авто занимает 20–25 мин.

Удаление грязи – это первый этап. После него кузов выглядит так, как будто нанесли полироль и растерли слегка, не полностью. Поэтому второй этап – полировка. Теперь уже не на кузов, а на фибру наносим шампунь и натираем до блеска: не зря же состав называется шампунь-полироль. Понятное дело, что при этом мойка затягивается: весь процесс занимает около 40–50 минут. На полировку тратим те же салфетки из микрофибры – пары штук хватит.



«Чистый Блеск»

Сухая автомойка

Заявленный производитель ООО «Тера», Россия; изготовлено в России

Ориентировочная цена 300 руб. (за 500 мл)

Всесезонный состав. Рекомендовано пользоваться микрофиброй. Разрешается удалять средством грязь со стекол, зеркал.

«Гудбай Аква»

Автошампунь-полироль

Заявленный производитель ООО «Ситра-Т», Россия; изготовлено в России

Ориентировочная цена 200 руб. (за 500 мл)

О протирочных материалах не сказано. Рекомендовано применять при положительных температурах.



Fast and Shine

Автошампунь-полироль с гелевой основой для мойки автомобилей

Заявленный производитель ООО «Холдинговая компания «Фаст энд Шайн»; изготовлено в России

Ориентировочная цена 250 руб. (за 500 мл)

Рекомендовано пользоваться микрофиброй. Обязательно взбалтывать перед применением. Запрещается удалять средством грязь со стекол. Применять от 0 до +40°.

Captain Bright

Автошампунь-полироль с гелевой основой для мойки автомобилей

Заявленный производитель ООО «Группа компаний «Кэптэн Брайт Рус»; изготовлено в России по технологии и под контролем Captain Wash, Сендай, Япония

Ориентировочная цена 250 руб. (за 500 мл)

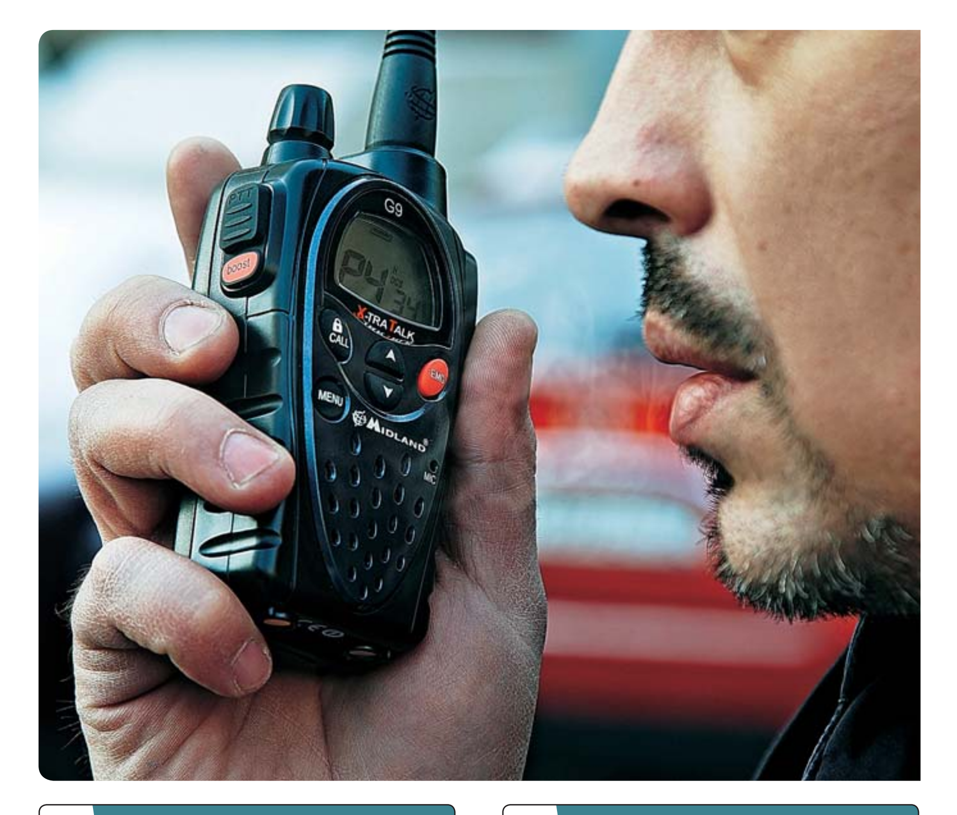
Рекомендовано пользоваться салфеткой из микрофибры. Обязательно перед применением взбалтывать. Запрещается удалять средством грязь со стекол. Применять от 0 до +40°.

психологический, нежели технический. Далеко не каждый решится на мойку без воды, даже познакомившись с нашими результатами. Лучше всего посмотреть, как делают другие, чтобы убедиться: мыть всухую не опасно. Кстати, некоторые конторы оказывают услуги по сухой мойке авто. Цена вопроса – от 500 до 800 рублей, в зависимости от размера. На первый взгляд, дороговато, но ведь с полировкой кузова...

ПРЕПАРАТЫ РЕАЛЬНО РАБОТАЮТ, НЕ ЦАРАПАЯ КУЗОВ.

Реально на одну мойку уходит 250–280 мл шампуня (в зависимости от загрязнения) плюс обязательные салфетки на весь процесс (минимум шесть штук), а также немного усердия и терпения. В итоге получаем чуть меньше 500 рублей затрат (средняя цена шампуня 250 рублей плюс шесть салфеток по 40 рублей каждая). Оставшийся шампунь пригодится для очередной мойки, а вот микрофибру нужно постирать. Желательно не руками. **ЗР**

ПРИЕМ ОКОНЧЕН



Всем хороши мобильники, да только постоянно требуют денег. Выручат ли портативные радиостанции – воки-токи? Восемь популярных моделей проверил **Алексей Воробьев-Обухов**.

В этом тесте мы сравнивали скорее не изделия одного класса, а сами классы. Выбирали рации от самых дешевых (меньше тысячи за пару) до моделей среднего ценового диапазона (около 5000 рублей). При этом старались приобрести радиостанции с разным питанием (аккумуляторы или батарейки), а также с разным набором дополнительных функций – от простейших до навороченных.

Основная цель испытаний – проверить один из главных заявленных параметров: дальность устойчивой связи. Причем как на шоссе, так и в мегаполисе. Дело в том, что приведенные на коробках оптимистичные километры могли намерить разве что

01 JET MINI

Происхождение	JJ-Group, Китай
Ориентировочная цена	800 руб.
Диапазон	PMR
Количество каналов	8
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	3/1,2/0,1 км
Питание	никель-металлгидридные аккумуляторы или батарейки AAA (3 шт.)
Время работы на прием	20 часов



Очень дешевый комплект, в который, однако, входят аккумуляторы и зарядная база. Есть даже фонарик, но почему-то с синим светодиодом. Дальность связи невелика, однако в ее пределах звук чистый. Субтонов и кодов нет – слышать будете всех, кто работает в вашем диапазоне.

02 MOTOROLA TLKR T4

Происхождение	Motorola Solutions, Китай
Ориентировочная цена	1050 руб.
Диапазон	PMR
Количество каналов	8
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	6/1,3/0,1 км
Питание	батарейки AAA (3 шт.)
Время работы на прием	20 часов



Простейший комплект с питанием от батареек. Здесь более продвинутый дисплей, обещано аж 6 км устойчивой связи. В наших условиях результат, однако, весьма скромный. Субтонов и кодов не предусмотрено.

03 VOXTEL MR300

Происхождение	Binatone Electronics, Китай
Ориентировочная цена	1400 руб.
Диапазон	PMR
Количество каналов	8
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	3/1,5/0,15 км
Питание	никель-металлгидридные аккумуляторы или батарейки AAA (3 шт.)



Разработчики изрядно запутали дело с заявленной дальностью: на коробке 3 км, в инструкции – 10 км. У нас – почти полтора. Длительность работы от аккумуляторов не указана вовсе. Зато 38 субтонов CTCSS позволят отстроиться от чужих переговоров. И доступен непрерывный контроль эфира сразу в двух диапазонах.

04 ALAN 777

Происхождение	CTE International, Китай
Ориентировочная цена	1900 руб.
Диапазон	PMR и LPD
Количество каналов	8 + 69
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	4,5/1,4/0,17 км
Питание	литиево-ионный аккумулятор
Время работы на прием	21 час



Очень любопытные, совсем миниатюрные двухдиапазонные рации. Но как раз миниатюрность не очень удобна: это ведь не мобильник, который держат возле уха. К тому же часть клавишей – на боку, противоположном тангенте: их легко нечаянно нажать. А вот зарядка от 12 В очень удобна для автомобилистов (обычно это 6 или 9 В). Есть 38 субтонов CTCSS и функция включения на передачу от голоса – своего рода «хэндс фри». Может сканировать все каналы на предмет их активности.

05 COBRA MICROTALK MT600-2

Происхождение	Cobra Electronics, Китай
Ориентировочная цена	2200 руб.
Диапазон	PMR
Количество каналов	8
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	5/1,3/0,12 км
Питание	никель-металлгидридные аккумуляторы или батарейки AAA (3 шт.)
Время работы на прием	12 часов



Удобная, эргономичная рация. Гарантированно отстроитесь от чужой болтовни в эфире, если захотите: 38 субтонов CTCSS и 83 кода DCS. Для зарядки раций нужно напряжение 12 В (есть, разумеется, и сетевой адаптер). Предусмотрена активация передачи голосом. Кнопка, включающая режим максимальной дальности связи, особого улучшения не дала. Среди 17 языков фирменной инструкции текста на русском нет, вложен дополнительный листок с переводом.

06 MOTOROLA TLKR-T8

Происхождение	Motorola Solutions, Китай
Ориентировочная цена	2900 руб.
Диапазон	PMR
Количество каналов	8
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	10/2,0/0,18 км
Питание	никель-металлгидридные аккумуляторы или батарейки AAA (4 шт.)
Время работы на прием	14 часов



Довольно продвинутый аппарат со множеством дополнительных функций. Предоставляет 38 субтонов CTCSS и 83 кода DCS, обеспечивает работу в групповом режиме с автоматической идентификацией каждой рации. Помимо активации голосом предусмотрен режим мониторинга помещения. Это, по сути, то же самое, но рация не работает на прием, что гарантирует скрытность прослушки. Встроены часы и яркий фонарик. По дальности связи на втором месте.

i

Диапазоны PMR, LPD – в чем их различие?

Диапазон LPD (Low Power Device) занимает в эфире полосу частот от 433,075 до 434,750 МГц и разрешен к свободному использованию при условии, что мощность передатчика радиостанции не превышает 10 мВт. Именно такая указана во всех инструкциях, хотя не факт, что она не превышена. Этот диапазон разбит на 69 каналов, причем 35-й почти совпадает с частотой, на которой работают брелоки автосигнализаций. Если настроить рацию на этот канал и включить на передачу, она будет работать как глушилка.

Диапазон PMR (Private Mobile Radio) лежит чуть выше (от 446,000 до 446,100 МГц) и разбит на 8 каналов. В нем разрешена мощность передатчика до 0,5 Вт, что обеспечивает значительно бо́льшую дальность связи, но, естественно, с меньшим временем работы батарей.

Субтоны CTCSS и коды DCS – для чего они?

CTCSS (Continuous Tone-Coded Subaudio Squelch) – специально подмешиваемые в сигнал субтоны частотой от 67 до 255 Гц (через динамик они не слышны, так как рации воспроизводят, как правило, частоты от 300 до 3000 Гц, чего вполне достаточно для речи). Если вы установили один из этих 38 субтонов на обеих радиостанциях, то все сторонние разговоры на том же канале будут отфильтрованы и не создадут помех общению. Тот же самый смысл имеют цифровые коды DCS (Digital Coded Squelch), только здесь в сигнал подмешивается один из 104 двоичных кодов. Важно понимать: это устраняет помехи для вас, но никак не препятствует прослушиванию ваших бесед посторонними. Если они не установили на своих рациях никаких субтонов или кодов, но выбрали используемый вами канал, то прекрасно всё услышат.

Можно ли разговаривать по рации так же, как по мобильнику?

Нет, и в этом одно из принципиальных различий между ними. Практически все радиостанции работают в так называемом симплексном режиме, то есть либо на передачу, либо на прием. Выбор задается специальной клавишей – тангентой. Когда она нажата, включен передатчик и можно говорить, когда отпущена – работает приемник и можно слушать. Так что придется выработать привычку говорить по очереди, не забывая про эту кнопку. А чтобы не пропали первые слова – произносить их с небольшой (0,5 с) задержкой после включения на передачу. Многие радиостанции имеют специальную функцию передачи звукового сигнала Roger Beep, сообщающего о переключении на прием. Так вы узнаете, что собеседник готов вас слушать, если он, конечно, не поступил как профи и не произнес: «Прием... Прием...». Вообще, радиосвязь ни в коем случае не предназначена для болтовни в эфире. Ведь, заняв канал, вы лишаете возможности общаться на той же частоте других обладателей раций в радиусе дальности действия своих аппаратов. Для долгих приватных бесед служат мобильные телефоны. Зато радиостанции позволяют обмениваться важной информацией совершенно бесплатно в любой стране, не тратя времени на набор номера и ожидание ответа абонента.

Обязательно ли у партнера должна быть радиостанция из комплекта или той же марки?

Нет, вы можете общаться с любым собеседником при условии, что настроились на один и тот же канал и включили один и тот же субтон или код (если вообще включили). Все частоты, субтоны и коды жестко стандартизированы.

07 SWITEL WTE 203 TRIO

Происхождение	Telgo, Китай
Ориентировочная цена	3600 руб.
Диапазон	PMR
Количество каналов	8
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	3/1,5/0,15 км
Питание	батарейки AAA (3 шт.)



Простейшая рация на батарейках отличается от прочих комплектацией: в коробке целых три устройства – на всю семью. С настройкой и работой справится и ребенок, настолько все просто. В пределах дальности связь чистая. Сама дальность на среднем уровне (в нашем тесте). Никаких субтонов или кодов: будете слушать всех, кто работает вблизи от вас на выбранном канале.

08 MIDLAND G9

Происхождение	CTE International, Китай
Ориентировочная цена	4400 руб.
Диапазон	PMR и LPD
Количество каналов	24 + 69
Заявленная/реальная дальность радиосвязи на шоссе/в городе	15/2,4/0,2 км
Питание	никель-металлгидридные аккумуляторы или батарейки AA (4 шт.)



Наиболее оснащенная и мощная двухдиапазонная станция в нашей выборке. Имеются дополнительные 16 каналов PMR, 38 субтонов CTCSS и 104 кода DCS. Аппараты могут автоматически контролировать друг друга и выдавать звуковой сигнал при потере связи. Есть голосовое управление, сканирование и мониторинг каналов. А еще кнопка экстренного вызова «всем, всем» на предустановленном канале.

● А если заявленной дальности в 10–15 км мало?
В этом случае придется выбрать радиостанции СВ («си-би»), работающие в диапазоне 27 МГц, с мощностью передатчика до 10 Вт. Кроме повышенной мощности у них заметно больше длина волны (11 м против «наших» 0,7 м). Такие волны легче огибают препятствия и даже могут, отражаясь от ионосферы, достигать других континентов. Но их слабое место – обилие помех, особенно в городах. Да и антенна требуется впечатляющей длины. Такими встроенными радиостанциями с питанием от бортовой сети часто пользуются дальнобойщики, но если для вас важна портативность, это не лучший выбор.

● Что лучше – питание от аккумуляторов или от батареек?
Оба варианта имеют свои плюсы и минусы. Батарейки дешевле и имеют, как правило, бóльшую емкость. Но они, естественно, одноразовые. Если вы планируете пользоваться рацией изредка, например отправляясь в лес по грибы, то батарейки – вполне разумный выбор. Они хорошо хранят заряд, тогда как аккумуляторы больше подвержены саморазряду, их придется периодически подзаряжать, даже когда рация не нужна. С другой стороны, в многодневных поездках, когда есть возможность ночной подзарядки, аккумуляторы предпочтительнее.

● Почему у всех радиостанций указана одинаковая мощность передатчика, но разная дальность связи?
Можно было бы сказать: «Не верь написанному», однако реальную мощность передатчика мы не проверяли, так что не вправе никого обвинять. Но дальность связи зависит еще и от чувствительности приемника, а вот она не нормируется. Так что продвинутая радиостанция может поймать более слабый сигнал, а стало быть, и на большем расстоянии.

● В каких странах можно свободно пользоваться такими радиостанциями?
Если говорить о Европе, то рации диапазона LPD запрещены в Бельгии, Дании, Ирландии, Италии (начиная с 21-го канала), Испании, Латвии, Литве, Люксембурге, Португалии, Великобритании, Турции, Финляндии, Хорватии, Швейцарии, Эстонии. Что касается радиостанций PMR, то здесь проще: лишь в Латвии требуется национальное одобрение типа конкретной модели, в Турции – наличие именного разрешения, в Италии и Чехии – общего разрешения.

на бескрайних морских просторах. А всякие постройки, поток транспорта да и сам автомобиль «радистки Кэт» сокращают реальную дальнобойность многократно! Это напоминает данные о расходе топлива в стандартных ездовых циклах: изготовители вроде не врут, а поди-ка получи в жизни заявленные 5 литров на сотню.

Интересуетесь, можно ли пользоваться рациями на ходу? Запрет на разговоры по мобильному не касается радио. Впрочем, ряд моделей оснащен неким аналогом «хэндс фри» – автоматическим включением на передачу от голоса (как диктофоны).

СВЯЗЬ ПРОПАЛА? ВЫЙДИ ИЗ МАШИНЫ!

Первый тест радиостанциям устроили на прямом участке Новорижского шоссе. Смоделировали езду в колонне: один радист-водитель излучал радиоволны через заднее стекло, другой – через ветровое. Как и следовало ожидать, оконные проемы в металлическом корпусе для волны длиной около 0,8 м оказались тесноваты. Обещанных 3–5–15 км устойчивой радиосвязи мы не получили. Все рации уложились в пределы 1,2–2,4 км, так что далеко уезжать друг от друга не пришлось. Но вот засада: как сообщить партнеру, что испытания завершились и можно возвращаться на базу, если разъехались уже на 2,5 км, связи нет, а развернуться на трассе нельзя? Выход нашелся быстро: стоило выйти из машины, как появился устойчивый прием.

ГОРОД: НЕ ТЕРЯЙТЕ ДРУГ ДРУГА ИЗ ВИДУ

Еще меньше бензина сожгли в ходе городских тестов. Едва между машинами оказались здания, связь стала пропадать уже со 150 м! Самая мощная из раций хрипло пробулькала «конец связи» на 200 м и замолкла.

Есть ли, однако, выход из положения без выхода из автомобиля? Решение известно: изготовители наиболее дорогих радиостанций предусмотрели возможность подключения внешней антенны на крыше авто. Очевидно, это реально увеличит дальность связи, но речь-то о портативных рациях! Тогда уж лучше приобрести СВ-радиостанцию, работающую на более дальнобойных волнах и питающуюся от автомобильного аккумулятора.

В общем, сперва определитесь, что именно вы хотите получить от радиостанции. И не верьте рекламным километрам, крупно напечатанным на коробках. Подписи к фото, на которых радиостанции расставлены в порядке возрастания цены, облегчат вам правильный выбор. ЗР

СТРЕЛОЧНИКИ

Радар-детекторы больше не бессильны перед стационарными комплексами фиксации нарушений. Отобрав несколько новинок, **Кирилл Милешкин** устроил им экзамен.

Сложности с распознаванием излучения «стрелок», поселившихся на наших дорогах, подсказали производителям простое и эффективное решение. Раз комплекс стационарный, у него есть постоянные координаты. Их заносят в базу данных, которую загружают в радар-детектор с GPS-приемником. Теперь он знает о приближении к точке видеофиксации, сверяя собственное местоположение с информацией в памяти. По такому принципу работают три подопытных: «Сильвер Стоун-F1 Z77 Pro», «Шо-Ми G-800» и «Инспектор-RD X2 Гамма». Весь вопрос в оперативности получения новых данных. Обновления для первых двух устройств (при детальном рассмотрении они оказались близнецами-братьями) выходят дважды в месяц. Разработчики «Инспектора» предлагают подключаться к Интернету раз в месяц. Адрес сайта с необходимыми файлами указан в инструкции, прилагаемой к приборам. Сам процесс несложен и займет максимум 10 минут.

Однако есть детекторы, определяющие угрозу самостоятельно, без помощи спутников. Это умеет четвертый участник нашего теста – «Стрит Сторм STR-9000EX». Он привлек повышенное внимание: более продвинутую конструкцию оценивать интереснее.

01 Sho-Me G-800

Цена 3720 руб.*

(+) Относительно невысокая цена, часто обновляемая база данных, удобный режим «город 2», продуманный разъем питания.

(–) В базе данных есть «белые пятна».

02 Silver Stone F1 Z77 Pro

Цена 3500 руб.*



(+) Часто обновляемая база данных, удобный режим «город 2», продуманный разъем питания.

(–) Дороже «Шо-Ми» при аналогичном функционале.

03 Inspector RD X2 Gamma

Цена 7880 руб.*



(+) Наличие порога скорости для срабатывания, постоянная индикация режима работы.

(–) Многовато ложных сигналов в городе, дорогой, некачественное крепление.

04 Street Storm STR-9000EX

Цена 7600 руб.*



(+) Видит «стрелки» самостоятельно, удобный режим «город 2».

(–) Плохо защищен от помех от других детекторов, не видит радары полос общественного транспорта.

Минимальная цена в Интернете на момент подготовки материала.

ПО ПРОСТОРАМ

За городом все четыре детектора функционировали без нареканий. Лучшей дальнобойностью создатели наградили «Сильвер Стоун» и «Шо-Ми». Максимальное расстояние, доступное в настройках, – 1,5 км, этого с лихвой хватит на трассе даже для любителей фильма «Форсаж». В городской черте порог можно снизить до 200 м. «Инспектор» выдавал предупреждение за 700–800 м. «Стрит Сторм» обещает «не менее 500 м» и на практике в большинстве случаев перекрывает эту цифру. Не будем забывать, что, в отличие от конкурентов, его возможности напрямую зависят от рельефа местности. Однако все попавшиеся на маршруте комплексы «Стрелка» прибор уверенно заметил. Увы, сразу после проезда радара предупреждающий писк не прекратится: «Стрит Сторм» засечет и соседний комплекс, работающий на встречную полосу. Бесполезное занятие – «стрелки» не стреляют в спину. Детекторы с GPS-приемником этого недостатка лишены: информируют только о фотокамерах на вашем пути.

С другим оружием инспекторов – переносными комплексами «Крис» и им подобными – вся четверка справляется без затруднений. Работающий в спину потоку излучатель также не уйдет от внимания. Если, конечно, есть впереди идущая машина, от которой отразится сигнал.

Число ложных срабатываний на трассе у всех моделей невелико. Систематически возникают только слабые сигналы K- и Ka-диапазонов – это реакция на автоматические двери АЗС и магазинов. Немного чаще и громче остальных волнуется по этому поводу «Инспектор».

В ГОРОДСКОЙ СУЕТЕ

Раньше радар-детекторы в черте города были практически бесполезны. Гаишники «стреляли» в лоб конкретному клиенту и практиковали это относительно нечасто. Сейчас их сменили комплексы видеофиксации. Помогут ли наши испытуемые?

Первым делом выберем нужный режим работы. У всех участников теста их два: обычный («город») и продвинутый. Различия между ними у разных моделей вот в чем.

«Сильвер Стоун» и «Шо-Ми» в режиме «город 2» не ловят излучение в большинстве диапазонов, а также



У «Шо-Ми» и «Сильвер Стоуна» короткие провода питания – до прикуривателя во втором ряду не дотягиваются. Правда, оба предлагают компенсацию: в торце разъема есть дублирующее гнездо.

«Стрит Сторм» предупреждает о «Стрелке» особым звуковым сигналом и надписью на дисплее.





«Сильвер Стоун» и «Шо-Ми» (внизу) идентичны во всем, за исключением оформления корпуса. Правда, в момент закачивания обновлений для «Шо-Ми» была доступна более свежая информация. Тем, кто выберет «Сильвер Стоун», рекомендуем иметь это в виду и проверять сайты обоих устройств.



Детекторы с GPS-функцией не только предупредят о камере, но и укажут расстояние до нее.

«Инспектор» запомнился самыми скверными присосками: чтобы нормально зафиксировать, их нужно очень сильно нагреть. Зато этот радар – единственный с постоянной индикацией режима работы на дисплее.



короткие импульсы (POP-сигналы, которые тоже выдают некоторые радары). Ложные срабатывания бывают и в этом режиме, но их число стремится к нулю. Есть функция отключения приема всех сигналов (кроме предупреждений о камерах и постах ДПС) до достижения определенной скорости. Ее нужно задать самостоятельно, например 60 км/ч.

Дальность обнаружения одинакова для города и для трассы, но чувствительность в 1 км на утыканных камерами московских магистралях явно чрезмерна. С другой стороны, уменьшив ее в мегаполисе, рискуете забыть об этом на трассе. Частично справиться с недостатком помогает режим автоматического изменения расстояния замеров до камер. Скажем, на скорости 80 км/ч это 600 м, на 120 км/ч – 1,5 км.

База данных небезупречна: парочка детекторов пропустила один радар, притом установленный в числе первых. Впрочем, ситуацию легко исправить: детекторы с GPS-функцией позволяют самостоятельно добавлять объекты в память. Причем как пропущенные измерители скорости, так и метки о ложных сигналах.

У «Инспектора» продвинутый режим называется «город+». В придачу к сниженной чувствительности в разных диапазонах пользователю предложено установить порог скорости в интервале от 0 до 80 км/ч. Ниже введенной границы детектор будет абсолютно безразличен к любой тревоге. Удобная опция, ведь именно этот прибор в обычном городском режиме досаждает мелочностью. Аналогичная «фишка» с лимитом от 90 до 130 км/ч предусмотрена и для трассы. Дальность обнаружения радара зависит от скорости движения. Инструкция говорит о порогах в 700 и 500 м, однако на практике границы тревоги гуляют в пределах от 300 до 800 м, в зависимости от скорости. Прибор недешев, но с лихвой компенсировал это стабильной работой: ни одной пропущенной камеры из трех десятков!

«Стрит Сторм» в режиме «город 2» реагирует звуком только на лазерные излучатели и «стрелки». Весьма полезная функция, учитывая специфику устройства. Оно работает корректно, но только пока рядом не появится машина с любым другим радар-детектором. При этом 9000-й начинает мигать индикаторами К- и Ка-диапазонов, показывая максимальный уровень сигнала, а также выдавать ложные предупреждения о «Стрелке». И это происходит в любом из трех режимов.

Благо, на трассе такие встречи редкость, а в режиме «город 2» прибор только мигает, не досаждая звуковыми предупреждениями. Так что не спешите выбрасывать в окно встревожившегося не по делу помощника – лучше пропустите вперед попутчика с радар-детектором. В остальном «Стрит Сторм» отработал чуть хуже, чем за городом. Пару измерителей скорости он проводил молчанием – спишем это на побочный эффект снижения чувствительности. А вот комплексы, фиксирующие исключительно выезд на полосу для общественного транспорта, «Стрит Сторм» не замечает, в отличие от детекторов с GPS-функцией. Этот факт мы проверили на нескольких трассах Москвы. Так что любителям закосить под автобус он не подойдет.

Какой же порекомендовать? По главному предмету – предупреждению о стационарных радарах – зачет получают все. Не пасует четверка и перед другими типами измерителей скорости. Сопоставив цены, получаем безусловного лидера: «Шо-Ми G-800» доступен и располагает достаточно точной базой данных (разумеется, в проверенных нами границах).

Не могу удержаться от пары слов «без протокола». Лично для себя я сделал выбор в пользу детектора «Стрит Сторм STR-9000EX». Умение работать без шпаргалки заслуживает уважения и стоит переплаченных денег. К тому же производитель уже предлагает более дешевые модели с аналогичными способностями. ЗР

РЕСИВЕРЫ БЕЗ ДИСКОВ

«Мистери электроникс» представляет мультимедийные ресиверы с 7-дюймовым сенсорным экраном – модели MDD-7100 и -7120S, обе без CD-привода. Разработчики посчитали, что флеш-накопители удобнее. Устройства оснащены USB-слотом и разъемом для SD-карт, которые расположены на передней панели. MDD-7120S отличается от «коллеги» встроенным ТВ-тюнером PAL/SECAM/NTSC. Стоит примерно **6000 руб.**, а более простая модель – **3920 руб.**



ДЛЯ УХОДА ЗА РЕЗИНОЙ

«Ликви Моли» рекомендует обрабатывать резинки в авто – уплотнители дверей, опускных стекол, крышек багажника, коврики и шины – препаратом Gummi-Pflege. Можно использовать его и в быту, например для пластиковых окон. Средство не содержит этилового спирта. Объем баллончика 500 мл, цена **330 руб.**

МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ

Предприятие «Автоагрегат» (Ливны) освоило масляные фильтры для автомобилей ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, в которых модернизированы перепускной и антидренажный клапаны. Фильтровальная бумага итальянская, от компании Ahlstrom, номинальная тонкость отсева 40 мкм. У всех деталей антикоррозионное покрытие. Цена – **100 руб.**







ЖИДКОСТЬ ДЛЯ ДИЗЕЛЯ

Новый препарат AWM DEF Blue от компании «Тосол-Синтез» – не что иное, как раствор мочевины в деминерализованной воде. Им заправляют системы SCR дизельных двигателей. Жидкость необходима для обеспечения жестких норм токсичности – Евро-4 и Евро-5. Цена 20-литровой канистры – **710 руб.**



НОЧНОЙ ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

Видеорегистраторы AdvoCam-FD5 Profi и -FD5 Profi-GPS (отличается наличием GPS-модуля и G-сенсора) хорошо справляются и с ночной съемкой. В них новая CMOS-матрица Aptina, каждый пиксел которой крупнее и получает больше света. Питание идет через кронштейн, что позволяет фиксировать или снимать приборы одним движением. Стоят они от **6000** до **8000 руб.**

ПОИСКОВЫЕ МАЯКИ

Петербургские маячки StarLine в случае чего могут самостоятельно передать координаты с положением машины. Оба имеют GPS-антенну, интегрированный микрофон, датчик движения и датчик температуры. Термостойкая сим-карта с бесплатным роумингом и безлимитным Интернетом, а также элементы питания для автономной работы уже установлены в устройства. Обновление программного обеспечения происходит автоматически. Корпус водонепроницаемый. M17 при этом позволяет проследить все передвижения авто. Цена M15 – **4300 руб.**, M17 – **6300 руб.**





АРОМАТИЗАТОРЫ

Компания «Сапфир» выпустила ко Дню влюбленных серию ароматизаторов With Love. Цена – **40 руб.**



МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ НАВИГАТОР

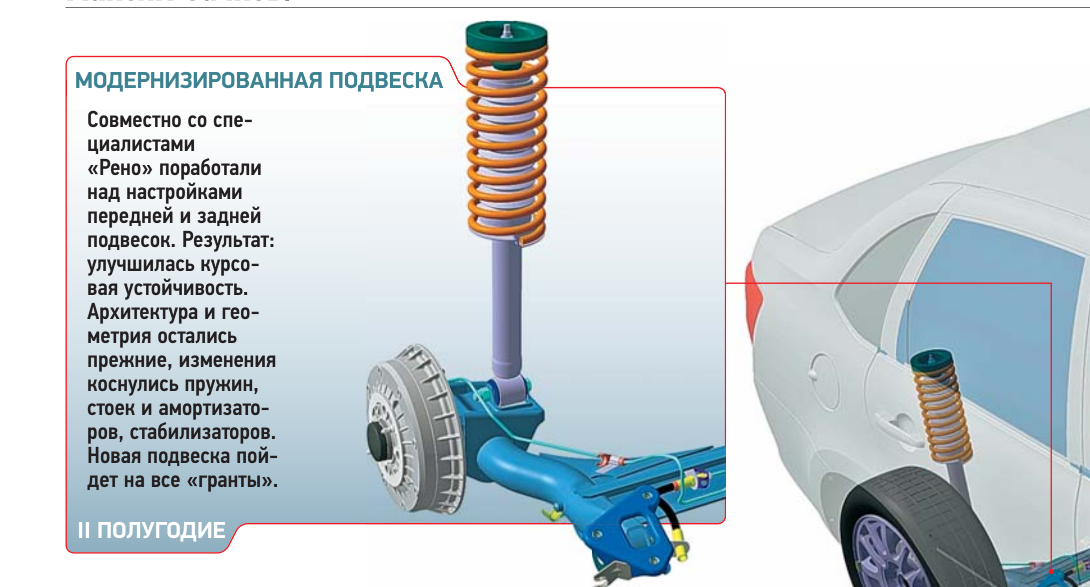
Компания «Кларион» предлагает за **30 000 руб.** мультимедийную модель NX302E со встроенной навигацией iGo Primo версии 2.0 и картами 44 европейских стран, которая способна помочь в прокладке оптимальных маршрутов, поиске парковки и т. п. «Кларион» оснастил устройство и детальной картой России «СитиГИД».

Через «блютус» можно слушать музыку со смартфона или мультимедийного плеера. Подключить внешние устройства можно и USB-кабелем. Есть также встроенный микрофон для громкой связи по телефону.



ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Появившаяся около года назад «Гранта» укрепляет свои позиции на рынке. В частности, предлагает новое оборудование, системы и агрегаты, многие из которых впервые применяются в отечественных моделях. Нынешний год обещает быть щедрым на подарки. Что и когда появится на «Гранте» в 2013 году, знает **Максим Сачков**.

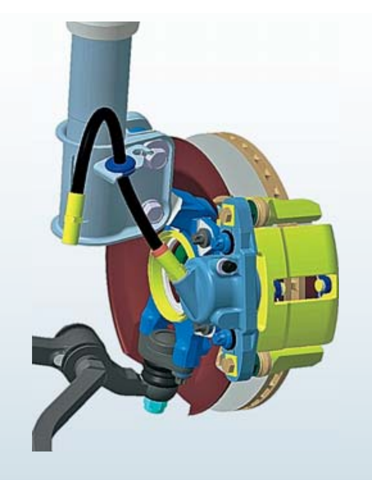


МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ ПОДВЕСКА

Совместно со специалистами «Рено» поработали над настройками передней и задней подвесок. Результат: улучшилась курсовая устойчивость. Архитектура и геометрия остались прежние, изменения коснулись пружин, стоек и амортизаторов, стабилизаторов. Новая подвеска пойдет на все «гранты».

II ПОЛУГОДИЕ

НАКЛАДКИ ПЕРЕДНИХ И ЗАДНИХ ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК



Для них применят материалы с улучшенными характеристиками, размер колодок останется прежний. Кроме того, испытывают модернизированный вакуумный усилитель с измененными параметрами, планируют увеличить размеры переднего тормоза, а также диаметр рабочего цилиндра. В первую очередь более эффективная тормозная система адресована перспективным модификациям с двигателем объемом 1,8 л, которые планируют освоить в 2014–2015 годах.

I ПОЛУГОДИЕ

БОКОВЫЕ ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ



Их разместят в спинках передних сидений. Таким образом, в максимальной комплектации на передних сиденьях «Гранты» седоков будут защищать четыре воздушных мешка. Поставляет фирма «Таката», известный производитель компонентов для систем пассивной безопасности.

I ПОЛУГОДИЕ

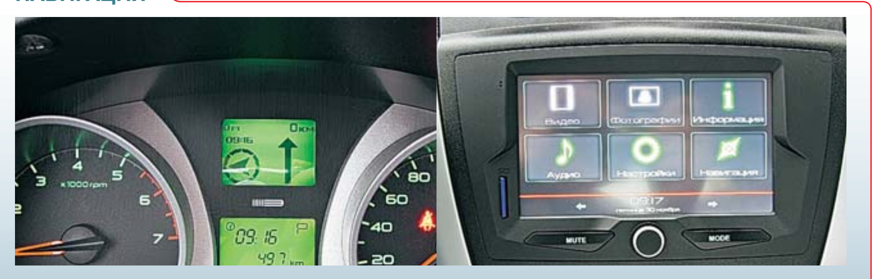
15-ДЮЙМОВЫЕ КОЛЕСА



На диски оригинального дизайна рекомендуют монтировать покрышки 185/55R15. Одновременно пойдет в производство новая ступица задних колес (обозначение 2192) с уменьшенным вылетом. На нее можно будет устанавливать 14- и 15-дюймовые колеса.

I ПОЛУГОДИЕ

НАВИГАЦИЯ

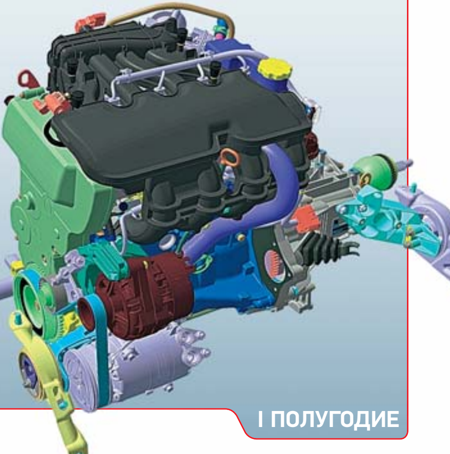


Основная информация появляется на дисплее, расположенном в центре приборной панели, а на щитке приборов – стрелки-подсказки указывают на ближайший поворот. Система работает как со спутниками «Глонасс», так и с GPS.

I ПОЛУГОДИЕ

ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-21127

Это модернизация нынешнего 1,6-литрового 16-клапанного мотора 21126. Основное отличие – впуск стал регулируемым. На низких оборотах воздух в цилиндры поступает по длинному каналу, на высоких – по короткому. Новый двигатель более тяговитый в рабочих режимах. Максимальная мощность выросла с 72 до 78 кВт, крутящий момент – со 145 до 150 Н·м.



I ПОЛУГОДИЕ

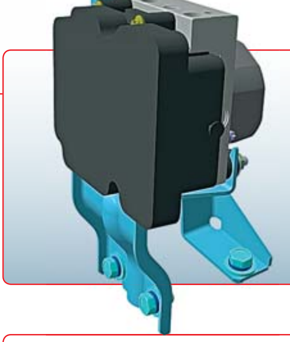
КЛЮЧ ЗАЖИГАНИЯ С ВЫКИДНЫМ ЛЕЗВИЕМ



Его получит сначала «Калина» второго поколения, а потом и «Гранта». С ключа можно дистанционно управлять замками дверей.

I ПОЛУГОДИЕ

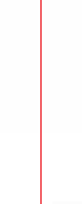
СИСТЕМА СТАБИЛИЗАЦИИ



Вместе со специалистами фирмы «Бош» адаптировали к «Гранте» самую свежую систему – девятого поколения. ESP 9 предложат как опцию для комплектации «Люкс».

I ПОЛУГОДИЕ

ИЗМЕНЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭЛЕКТРОУСИЛИТЕЛЯ РУЛЯ



На «грантах» с новой подвеской будут и ЭУРы с соответствующими калибровками. Поставщик ныне и в ближайшее время единственный – корейская фирма «Мондо».

II ПОЛУГОДИЕ

КРЕПЛЕНИЕ РУЛЕВОГО МЕХАНИЗМА

Нынешняя рейка крепилась к щитку передка через резиновые подушки, новая крепится жестко, через металлические втулки. Улучшились реакции автомобиля на поворот руля, ушла задумчивость в поведении. В самой доступной комплектации «Стандарт» рулевой механизм будет по-прежнему «длинный» (четыре оборота баранки от упора до упора) и без усилителя, но крепление новое.

I ПОЛУГОДИЕ

ХОЧУ БЫТЬ ВЗРОСЛЫМ

Как ребенок во всем подражает старшим, так и автосалон в Лос-Анджелесе пытается не отставать от более крупных и значимых международных автомобильных выставок. **Максим Сачков** отнесся ко всему происходящему с отеческой снисходительностью.

Этот салон уступает не только основным мировым выставкам, но и местному шоу в Детройте. Конечно, он пытается с ним конкурировать, но большинство значимых (в том числе для местного рынка) премьер играют в штате на севере страны. Возможно, в будущем ситуация изменится. По крайней мере, предпосылки есть – многие производители переносят громкие дебюты



сюда: лучше климат, ниже уровень социальной напряженности. В этот раз в Лос-Анджелесе представили звезд мирового уровня: «Порше-Кайман», «Тойоту-RAV4», «Субару-Форестер».

Набор машин разнообразный – от мощных спортивных моделей до мудреных концепт-каров. Только масштабы довольно скромные. Значимых новинок наберется от силы полтора-два десятка. Не впечатляют и размеры экспозиций, оформление, представление новинок – редко на каком стенде встретишь креативный антураж, интересный задний план, улыбающихся барышень, не только украшающих экспозицию, но часто и дополняющих образ сверкающей рядом модели. Что ни говори, а отношению к подаче автомобиля Америке стоит поучиться у Старого Света.

Видимо, машина для американца не фетиш, а исключительно практичная вещь. И здесь, на выставке, публика оценивает новинки скорее как будущее приобретение, нежели как очередной шедевр конструкторов и дизайнеров. Именно поэтому производители во все уши внимают критике и стараются быстро-быстро исправлять недочеты, лишь бы угодить покупателям. Характерный пример – «Сивик», который обновили менее чем через два года после дебюта. Причем речь не шла о падении продаж – просто отзывы были не хвалебными. Интересно, случится ли такое в нашей стране хоть когда-нибудь?

В любом случае у автосалона в Лос-Анджелесе, как и в целом у Америки, есть своя индивидуальность. А это повод уделить внимание экспозиции.



Если на стенде «Смарта» не увидите чего-нибудь прикольного, знайте – наступил конец света. Лос-Анджелес не стал исключением: на стенде красовался крылатый **«Смарт-Джереми»**. Имя ему дали в честь известного модельера Джереми Скотта, участвовавшего в разработке модели. Оцените, что получается, когда такой человек руководит не подбором материалов для интерьера, а созданием автомобиля целиком. «Летучий корабль» планируют производить серийно, пусть и ограниченной партией, – в этом заверила генеральный директор фирмы Аннетт Винкель. Даже не представляю, как должны выглядеть владельцы такой машины. Оснастят ее 55-киловаттным электродвигателем. Чтобы взлететь, маловато, а шустрить в мегаполисе – достаточно. Литиево-ионной батареи хватит на 125 км.

Вряд ли у кого-то поднимется рука убить легенду, а пересказать на современный лад – почему бы и нет? Перед вами одна из интерпретаций непотопляемого (во всех смыслах) «Гелендевагена» – **«Мерседес-Бенц Энер-Джи-Форс»**. Фантазию дизайнера Хуберта Ли сдерживало разве что легендарное прошлое модели, ведь ее черты должны обязательно присутствовать в облике концепта. Утверждают, что задуманное удалось осуществить, – и вектор для движения вперед задан. Хотя творение больше напоминает модельку, стоящую рядом с детской кроваткой. Только пульта не хватает, даром что электрическая. Энергию для четырех моторов, встроенных в колеса, поставляют источники питания на топливных элементах. А водород для них добывают прямо на борту из отработавшей технической воды. Мечта, а не машина…



Каким привлекательным был RAV4 в начале своей эволюции! Но маркетологи посчитали, что имидж дамского любимца не приносит желаемых результатов продаж. И «Тойота-RAV4» стала меняться, чтобы понравиться и мужчинам. Плод этой эволюции – четвертое поколение модели. Обаяние ушло, мужественности не прибыло, и собственного лица автомобиль не обрел. Зато вытянулся почти на 250 мм, прирастил около 100 л полезного объема, стал безопаснее и электроннее. Базовым остался 2-литровый бензиновый двигатель в 149 л.с. Предлагают переднеприводные версии и варианты с полным приводом и электромагнитной муфтой.

«Фиат» представил сразу две модели с индексом 500. Первый автомобиль – городской 500е, построенный на базе обычной «пятисотки» с двигателем внутреннего сгорания. В движение его приводит 100-сильный электромотор, а емкости литиево-ионных батарей, которые полностью заряжаются от розетки всего за 4 часа, хватает на 160 км по городу. Желающим получить нечто большее и недорогое адресован псевдокроссовер «500L Треккинг» (на фото), построенный на платформе старшего «Пунто». Чтобы походил на вседорожник (это сейчас модно), ему раздули колесные арки, нацепили пластиковый обвес и установили 17-дюймовые диски. А еще и мотор от заряженной «пятисотки» – бензиновый 160-сильный «Мультиэйр».

В начале осени в Корее дебютировал «Киа-К3», в США представили версию для местного рынка под именем «Форте», а в России автомобиль, как и предшественника, будут именовать «Церато». Достойный конкурент тому же «Сивику», как, впрочем, и другим японским и европейским моделям гольф-класса. Нынешний дизайнер «Киа» Питер Шрайер, перешедший из «Фольксвагена», сумел поженить чересчур пестрый корейский стиль с элементами немецкой рациональности – получилось свежо и оригинально. Кроме того, материалы дороже, набор оборудования богаче, а сам автомобиль просторнее: колесная база выросла на 50 мм (2700 мм), кузов стал немного ниже, зато длиннее и шире. У нас новинка появится в середине 2013 года.





В отличие от 911-го, у младших моделей **«Порше»** со среднемоторной компоновкой проще подмечать изменения от поколения к поколению. Новый **«Кайман»**, как и родственный «Бокстер», показанный на прошлом женевском автосалоне, выделяется более точеным и мускулистым телом. Он стал длиннее и ниже, колесная база тоже выросла. Кроме того, купе сбросило около 30 кг – 911-й поделился секретами диеты. «Кайман» оказался чуточку сильнее «Бокстера»: бензиновые оппозитные моторы объемом 2,7 и 3,4 л развивают на 10 л.с. больше (275 и 325 л.с. соответственно). Продавать новинку планируют уже весной, цены – от 2 555 000 рублей, версия S стартует с 3 129 000 рублей.

Где, как не в Калифорнии с ее жесточайшими экологическими нормами, презентовать модели с нулевым выхлопом! Электрический **«Шевроле-Спарк EV»**, в отличие от «Вольта», не имеет для подстраховки бензинового мотора – лишь 130-сильный электродвигатель. Питают его литиево-ионные аккумуляторы нового поколения: более долговечные и емкие, быстрее заряжаются. Для быстрого пополнения на 80% нужно всего 20 минут – нередко столько же времени тратится на заправку обычного автомобиля. Кроме того, на электрическом «Спарке» дебютировала модернизированная мультимедийная система MyLink. Она прекрасно понимает речь (а не отдельные команды), предлагает водителю заложить в память компьютера персональные настройки, снабжена более удобным интерфейсом.



Солнечная Калифорния – популярное место для презентации автомобилей с открытым верхом. **«Фольксваген»** представил **«Битл»** с матерчатой крышей, которая откидывается всего за 10 с, причем и в движении – на скорости до 50 км/ч. В багажнике тент занимает лишь 85 л полезного объема, – для поклажи остаются вполне приемлемые 225 л. Палитра бензиновых и дизельных двигателей та же, что у закрытой версии: от 105 до 200 л.с. Покупателям предоставят выбор из нескольких вариантов кабриолета: в стилистике 50-х, 60-х или 70-х годов прошлого века, а также в современном облике.

Вроде совсем недавно увидело свет новое поколение «Хонды-Сивик» – и уже рестайлинг? Эта модель подверглась массированной критике на американском рынке, после чего фирма спешно взялась за работу над ошибками. Внешность сделали более выразительной, установив новые бамперы, капот и светотехнику. «Сивик» стал более похожим на американский «Аккорд», который скоро появится в России. Качеству материалов интерьера уделили особое внимание. Изменили характеристики шасси в сторону большей спортивности. В Европу обновленный «Сивик» поставлять не будут, а в Россию везти обещают. В Америке цены поднимутся примерно на полторы сотни долларов. Что с ними будет у нас, скоро узнаем.







Глядя на новый «Форестер», понимаешь, что дизайнеры «Субару» тоже в творческом поиске. Ни индивидуальных особенностей, по которым узнают модель, ни фамильных черт марки, ни интересных деталей, на которых задерживается взгляд. Видимо, «Субару», как и «Тойота», будет заманивать покупателей чем-то другим. Например, тем же дополнительным свободным пространством. Хотя на фоне RAV4 прирост небольшой: всего 35 мм в длину, 15 мм в ширину и 20 мм в длину. К прежним 150-сильному бензиновому и 147-сильному дизельному двигателям добавился новый 2-литровый битурбо мощностью 240 л.с. с непосредственным впрыском. Главное – постоянный полный привод остался.



«Форд-Фиеста ST». На прошлом женевском автосалоне дебютировала заряженная «Фиеста» с трехдверным кузовом. Именно такую будут продавать в Старом Свете. А заокеанским покупателям предложат пятидверный вариант. Двигатель «Экобуст» того же объема – 1,6 л, но в цилиндры вдули дополнительные 20 «лошадей» (всего стало 200 л.с.). Иных серьезных отличий нет – в гамме остался характерный морковный цвет, уменьшен по сравнению с обычными «фиестами» дорожный просвет, узнаваемые бамперы и пластиковые накладки по бокам.

За год до старта продаж городского хэтчбека из нового высокотехнологичного и экологичного семейства i фирма БМВ представила трехдверную модификацию «i3 Концепт Купе». Идея ясна: сделать привлекательную машину для молодых, энергичных, небедных людей. То, что получилось, восторга не вызывает. Впечатление, будто дизайнеры к имеющейся передней части пристыковали корму от «Ситроена-DS». Зато купе больше, чем пятидверка, похоже на серийную машину. Например, в салоне многие кнопки и рычажки – как на нынешних моделях, в том числе управление интерфейс-системой iDrive. Интерьер отделан натуральными материалами – кожей, деревом, шерстью.



«Ягуар XFR-S» – самый мощный и быстрый седан в истории британской марки. Разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максималка достигает 300 км/ч. Этот «хищник», вооруженный 550-сильным мотором V8, мог бы мчаться и быстрее, но его стреножит электронный ошейник. Бензиновой «восьмерке» с компрессором от модели XFR добавили еще четыре десятка «лошадей», оптимизировав выпускной тракт и поиграв калибровками системы управления. На фоне гоночных характеристик трогательно выглядит система «старт-стоп». Внешне «эску» выделяет собственный аэродинамический пакет со спойлером на корме, 20-дюймовые диски и оригинальные цвета кузова.

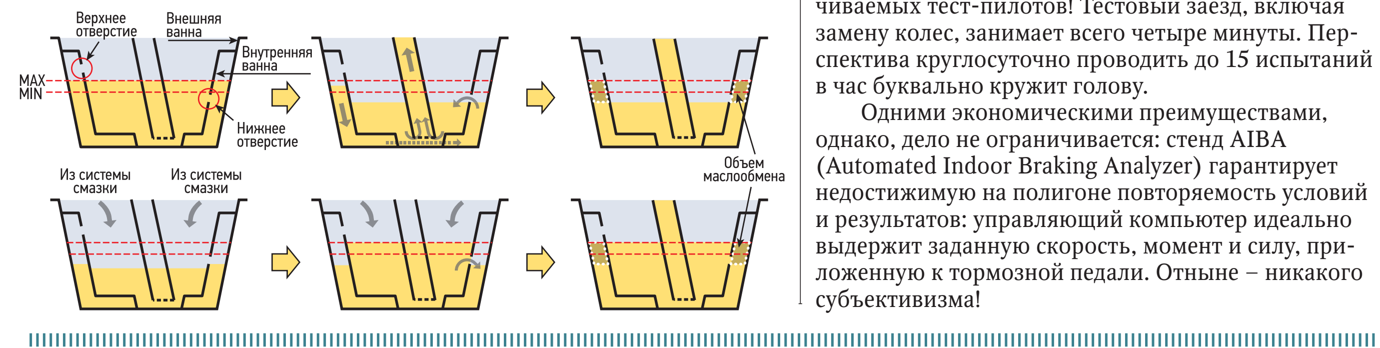


ДВУХКАМЕРНЫЙ КАРТЕР

Сколько масла нужно двигателю: литр, два, пять? Только на смазку узлов стакана хватило бы. Но есть еще проблемы с охлаждением и межсервисными интервалами. Если гонять по кругу этот «стакан», на 10 000 км его не хватит. Мы уже не говорим об угаре и необходимости долива.

Для японских авто эти беды нехарактерны. И на «Тойоте» задумались о другом – о быстром выходе двигателя в рабочий температурный режим, чему «лишнее» масло как раз мешает. А между тем быстрый прогрев на руку и экологии, и экономии топлива! Решение оказалось на удивление простым, без всякой электроники и даже механики. При пуске двигателя, как известно, масляный насос забирает часть масла, его уровень в картере понижается (именно поэтому его проверяют щупом на остановленном моторе). А значит, можно сделать картер двухкамерным, с отверстиями, расположенными на определенной высоте. Как только мотор заработает, уровень масла начнет понижаться, камеры разобщатся и смазка будет отбираться из внутренней, малой ванны. Вот вам и быстрый прогрев. Заглушили мотор? Уровень поднимется, свежее и поработавшее масла смешиваются. Так удается сохранить межсервисный интервал. Через сотню пусков все перемешается на 70%, через четыре сотни – на все 100%.

А вот экономия топлива куда скромнее – 0,8%.



Процессы в двухкамерном картере при пуске и остановке двигателя.



Нужен дождь? Не вопрос. А можно и снежком присыпать.

ТОРМОЗИТЬ НА ПОЛУ

Ошибки в заголовке нет, хотя выражение «тормозить в пол» тоже вполне подошло бы. Речь о новом стенде для проверки шин, сооруженном компанией «Континенталь» в Ганновере. Именно о стенде, а не полигоне: автомобиль, обутый в испытуемые покрышки, тормозит (без водителя!) на «полу» длиной 300 м. Сначала он, конечно, разгоняется до 120 км/ч (вот для чего понадобилась такая длина), а потом попадает на сухое или мокрое покрытие (может быть до пяти вариантов!) при температуре от −10 до 25 °С. И это круглый год, независимо от погоды за окном, без высокооплачиваемых тест-пилотов! Тестовый заезд, включая замену колес, занимает всего четыре минуты. Перспектива круглосуточно проводить до 15 испытаний в час буквально кружит голову.

Одними экономическими преимуществами, однако, дело не ограничивается: стенд AIBA (Automated Indoor Braking Analyzer) гарантирует недостижимую на полигоне повторяемость условий и результатов: управляющий компьютер идеально выдержит заданную скорость, момент и силу, приложенную к тормозной педали. Отныне – никакого субъективизма!

СОГРЕТЬСЯ ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ

Отопление электромобилей – та еще проблема! КПД у них высокий, электромоторы, батареи и силовая электроника хотя и нагреваются, но далеко не так сильно, как ДВС. Остается либо устанавливать автономные нагреватели, работающие на каком-либо топливе (согласитесь, звучит это нелепо), либо разрабатывать особо эффективные «электрокамины». На этом новом для себя рынке уже застолбила место компания «Вебасто», привыкшая сжигать в своих обогревателях бензин, дизтопливо или спирт.

Вот он перед вами, высоковольтный электрообогреватель. Он способен приспособиться к любому напряжению в сети – от 250 до 450 В, ведь электромобилестроители пока не выработали единого стандарта. А преобразователь (тут ведь постоянный ток!) крадет драгоценную энергию. Именно успешным решением этой задачки гордится руководитель проекта д-р Кристиан Хайнцлмайер.

Керамический нагреватель массой всего 1,9 кг зря воду не греет: его мощность плавно регулируется в интервале от 0,2 до 5 кВт. Температура воды (точнее, антифриза) может достигать 70 °С, а потом уже всё как обычно: печка, вентилятор, теплые ноги… и малый запас хода. Увы, как ни старайся, энергию все равно приходится делить между колесами и теплым салоном!



Обогреватель много места в электромобиле не займет, но киловатты потратит.

redkassa.ru БИЛЕТЫ БЕЗ НАЦЕНКИ +7495 665 9999

STADIUM LIVE

24 ФЕВРАЛЯ





представляет

VI ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ МУЗЫКАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ В ОБЛАСТИ РОК-Н-РОЛЛА



КОРОЛЬ И ШУТ / ДДТ
СПЛИН / LUMEN

ПОЛНОЦЕННЫЕ КОНЦЕРТНЫЕ СЕТЫ

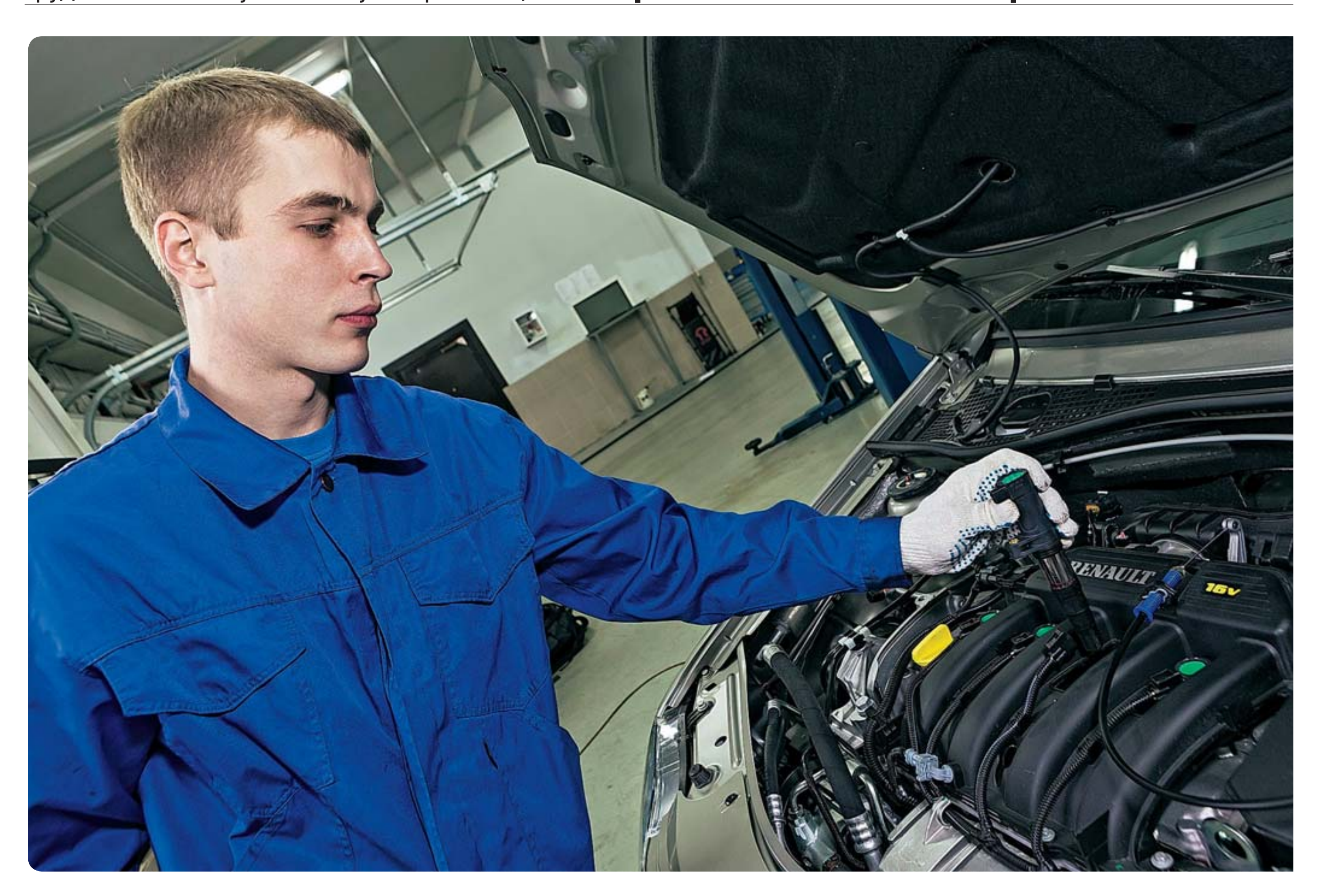
Реклама.

16+

nashe.ru

ЛАРЧИК С СЕКРЕТОМ

Автомобилисты прозвали «Ладу-Ларгус» «ларчиком». В известной сказке он просто открывался. Реальную трудоемкость обслуживания универсала оценил **Игорь Козлов**. Фото **Евгения Бобрикова**.



ОН ЖЕ ГОГА, ОН ЖЕ ГОША

«Лада-Ларгус» – копия «Дачии-Логан MCV», известной на некоторых рынках Европы под маркой «Рено». Локализация производства на АВТОВАЗе затронула пока лишь мелочовку. Наиболее заметны решетка радиатора и шильдики на дверях задка: на них красуется фирменная ладья и знакомое имя *LADA*. Агрегаты машины позаимствованы у других моделей «Рено» – «Логана», «Символа», «Мегана» (ЗР, 2008, № 2; 2010, № 4; 2012, № 3). Они достаточно хорошо изучены как механиками автосервисов, так и гаражными умельцами. Тем не менее напомним основные приемы обслуживания и расскажем про отличия.

При замене свечей зажигания на шестнадцатиклапаннике K4M главное – не обронить крепеж индивидуальных катушек зажигания: болт с легкостью соскальзывает с головки и исчезает в бездне между впускным коллектором и клапанной крышкой. Если не выудить, впоследствии он может натворить бед, замкнув электроцепи или протерев до дыр пластиковый коллектор. Поэтому лучше использовать магнитную головку или, на худой конец, прилепить к удлинителю мощный магнит. Столь полезный в хозяйстве предмет можно добыть, например, распотрошив ненужный жесткий диск компьютера.

На восьмиклапанном K7M (ставят и такие) свечи как на ладони. Но не спешите радоваться: прежде чем браться за свечной ключ, удалите грязь со дна свечных колодцев, иначе она непременно осыпется в цилиндры. Сперва отделяем слипшиеся песчинки тонкой жесткой кисточкой или кусочком проволоки, а затем выдуваем их сжатым воздухом. Пожалуй, в этой дисциплине между «разноклапанными» моторами полный паритет.

Заменить масло проще в восьмиклапанном агрегате: если снять защитный кожух выпускного коллектора, вывернув три гайки, можно зацепиться за корпус фильтра из-под капота. И даже цепным съемником. Но желательно приобрести оригинальный съемник-чашку – он сравнительно недорог, а работать им гораздо удобнее (и кожух снимать

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Lada Largus

ДЕБЮТ: 2012 год; модель является копией «Дачии-Логан MCV», выпускаемой на заводе в Питешти (Румыния) с 2006 года.

КУЗОВ: грузопассажирский универсал или фургон.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, Р4, 1,6 л, 84 л.с.; 1,6 л, 102 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт» (фургон), «Норма», «Люкс».

ЦЕНЫ В НОЯБРЕ 2012 ГОДА: соответственно от 319 000, 376 000 и 395 000 руб.

не придется). Сливная пробка – под четырехгранник «на 8», такой ключ припасите заранее. Доступ к пробке возможен через прорези в штатной защите моторного отсека.

Подход к фильтру на шестнадцатиклапаннике зависит от наличия эстакады или смотровой канавы. Если эти удобства есть, то защиту лучше снять, отвернув шесть болтов, и зайти снизу. Нет – подбираемся сверху, сняв защитный экран топливной рампы. В любом случае без съемника-чашки для фильтра здесь делать нечего, поскольку очень сильно мешают коммуникации ГУРа, генератора и кондиционера. По сравнению с «Приорой» данный вариант получает заслуженную двойку в итоговом протоколе.

С заменой охлаждающей жидкости не проще, поскольку в системе не предусмотрено сливных пробок. Ничего не остается, как снимать нижний патрубок радиатора, рискуя обжечься горячей жижей (выход больше, когда она горячая) либо надышаться ядовитыми парами (из корыта они «фонят» гораздо сильнее, чем из узкого горлышка, – но вот как в него попасть?). В качестве компенсации имеются штуцеры для удаления воздуха из заполненной системы, однако это слабое утешение.

ИЗДЕЛИЕ НОМЕР ОДИН

С заменой воздушного фильтра наверняка управитесь на обеих модификациях. Учитывая, что крышка крепится саморезами, рекомендуем перед установкой нащупать заход резьбы: провернув крепеж против часовой стрелки, поймайте провал и только после этого крутите по часовой. Так удастся сохранить резьбу, а значит, и сам корпус на долгие годы.

Ни топливного, ни салонного фильтра не предусмотрено – огромный минус. Если без первого можно беззаботно прожить, как показывает опыт эксплуатации «логанов», до 200 тыс. км, то без второго на наших пыльных дорогах порой не обойтись. «Гаражники» предлагают врезать в корпус штатного отопителя фильтр от «Ниссана-Микра» (или «Рено-Модус»), прорубив окно 150 × 38 мм (ЗР, 2008, № 9). Скорее всего, эта технология приживется и у официальных дилеров АВТОВАЗа. Но почему бы заводу не доработать систему отопления?

Если надумаете устанавливать фильтр самостоятельно, не торопитесь: сдвиньте назад пассажирское кресло, улягтесь на полу поудобней и орудуйте сапожным ножом (а лучше обрезком ножовочного полотна) как можно аккуратней, дабы невзначай не продырявить радиатор отопителя. И берегите глаза от осыпающейся стружки! Первый фильтр ставим оригинальный – 7701059997, 7701062227 или 27891-AX010, он идет в сборе с пластиковой крышкой. Впоследствии можно сэкономить, покупая отдельные неоригинальные фильтроэлементы, коих великое множество.

ИЗДЕЛИЕ НОМЕР ДВА

Ремень ГРМ вряд ли станете менять самостоятельно, поскольку для этого надо иметь оправки для выставления коленчатого и распределительного валов в единственно верном положении (в большей степени это касается K4M), а также вывешивать силовой агрегат и снимать правую опору. Все это нелегко, поэтому большинству владельцев проще обратиться к специалистам.

Автоматический натяжитель поликлинового ремня есть только в версии с кондиционером (касается обоих двигателей). Чтобы снять старый ремень, сперва демонтируем правый боковой щиток моторного отсека и отводим натяжитель в сторону, ухватившись ключом «на 15» за болт ролика. Проверяем подшипники навесных агрегатов и сами ролики – опорный и натяжной: не должно ощущаться переката шариков.

На авто без кондиционера ремень натягиваем, смещая генератор. Не стоит браться за эту работу, если у вас нет чутья и опыта, поскольку при слабом натяжении привод будет проскальзывать, а при избыточном пострадают подшипники навесных агрегатов. Лучше и здесь довериться спецам. Они используют частотомер для контроля натяжения: держа прибор в одной руке, а датчик в другой, «играют» на ремне, словно на струне, третьей частью тела и при этом ухитряются снять показания. Частота вибрации правильно натянутого ремня 234 ± 11 Гц. Тонкая работа!

ЗРИ В КОРЕНЬ

Заменить лампы головного света проще справа. Доступу к левой фаре мешает аккумулятор, его зачастую лучше снять. Особенно если рука мозолистая и пальцы не как у пианиста. И все же в большинстве случаев застегнуть пружинную защелку лампы H4 удается, пусть и не с первого раза. Доступ к поворотнику более-менее приемлемый.

Для замены ламп противотуманок придется лечь на землю и отвернуть крепеж углового экрана под бампером. Работа грязная и ужасно неприятная, особенно в слякоть. Спрашивается, что мешало предусмотреть технологические окна в брызговиках, как сделано на многих французских автомобилях?

Фонари для замены ламп надо снимать. Казалось, производитель («Рено») предусмотрел такую схему крепления фонарей, с которой скрепя сердце можно смириться, – для демонтажа надо выкрутить два пластиковых барашка. Но верхний оказался затянут насмерть, даже пассатижами типа «кобра» стронуть его не смогли. Благо, в торце головки нашлось углубление под «Торкс-30». С помощью этого инструмента и не без крепкого словца в адрес сборщиков удалось-таки одолеть норовистый крепеж. Похоже, с приходом «Рено-Ниссан» на АВТОВАЗ придется привыкать не к протяжке, а к «оттяжке».

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	–*
Фильтр салона	–*
Свечи зажигания	30
Поликлиновой ремень	60
Масло в МКП	–**
Жидкость ГУРа	–**
Антифриз в системе охлаждения	90 (6)
Жидкость в приводе тормозов	(3)

*Конструкцией не предусмотрен.
**На весь срок службы.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	495
Диагностика ходовой части и тормозов	510
Замена масла и фильтра двигателя (масло ELF 5W-40 Evolution SXR*)	255
Замена воздушного фильтра	170
Замена свечей зажигания (8-клап./16-клап.)	340/510
Замена охлаждающей жидкости	510
Замена масла МКП (масло TRANSELF NFJ 75W-80*)	340
Замена тормозной жидкости	595
Замена тормозных колодок: передних/задних	510/1445
Замена передних тормозных колодок вместе с дисками	850
Регулировка углов установки колес	595
Нормочас	850

*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей (правая + левая + задняя)	1500
Масло в двигатель: 3,3 л для K7M/4,8 л для K4M	1200/1745
Натяжитель поликлинового ремня в сборе	2770
Поликлиновой ремень	910
Антифриз: 4,5 л без кондиционера/5,45 л с кондиционером	705/780
Масло в МКП: 2,8 л для JH3/2,5 л для JR5	1450/1295
Тормозные колодки: передние/задние	2300/8200
Фильтры: масляный/ воздушный (8-клап./ 16-клап.)	350/ (970/1250)
Свечи зажигания (комплект)	425

Чтобы снять разъем с индивидуальной катушки зажигания, нажимаем вниз усик защелки. Если будет сильно сопротивляться, надвиньте разъем на катушку, выбрав люфт, и тогда нажимайте.

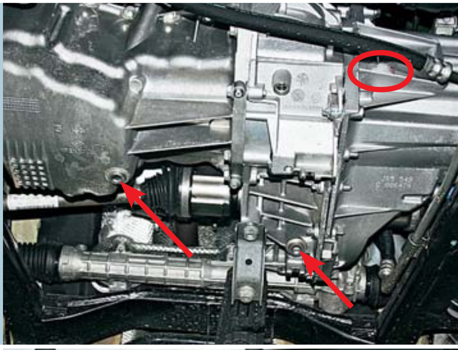
Экономия на салонном фильтре выглядит нелепо. Плоскость, в которой надо прорезать окно, показана стрелкой. Что мешает делать это на заводе, пусть даже закрыв отверстие заглушкой?

Масляный фильтр (показан стрелкой) упрятан на совесть. Даже имея съемник, действуйте аккуратно, дабы не повредить коммуникации. Номер двигателя (в кружкоче) лучше сразу покрыть антикором.



Боже упаси затевать замену привода ГРМ на шестнадцатиклапаннике без таких вот оправок (показаны в левой части фото). Дело в том, что в соединении валов со шкивами нет ни шпонок, ни штифтов.

Вид на силовой агрегат при снятой защите моторного отсека. Сливные пробки двигателя и коробки показаны стрелками, заливная пробка-барашек коробки обведена кружочком.





Привод навесных агрегатов на К7М (на фото) не отличается от подобного на К4М. Отведя натяжитель за болт ролика по часовой стрелке, вставляем штифт в отверстия на секторах (показаны стрелками).

Доступ к воздушному фильтру на К7М (на фото) немного лучше, чем на К4М. Некоторые неоригинальные фильтры встают с большим натягом, отчего рвется уплотнительный ободок.



Колпаки фирменных литых дисков крепятся болтами-секретками. Ключик (весьма удобный) дилеры кладут в бардачок. Жаль, что пробка бензобака не имеет подобного заслона от ворюг.

Подштамповка на бензобаке напоминает о том, что когда-то в ней располагался выносной топливный фильтр. Его давно упразднили (еще на «Логане»), но не грех бы вернуть.





При замене задних колодок важно поставить все скобочки и пружинки на прежнее место. Есть золотое правило: не разбирайте обе стороны одновременно, оставляйте себе зеркальный образец.

Чтобы снять крышку секции ближнего-дальнего света, нажмите вниз на этот отросток. Доступ к правой фаре вполне приемлемый, а вот слева тесно – мешает аккумулятор.



Колодку лампы H4 снять непросто. Берем гвоздь, расплющиваем кончик и загибаем его под прямым углом. Воткнув кончик между колодкой и цоколем лампы, шевелим гвоздь вправо-влево – и колодка легко сходит.

Доступ к поворотнику приемлем даже слева, хотя аккумулятор слегка мешает. Разъем отсоединять не нужно: длины проводки вполне хватает, чтобы вывести лампу в удобную зону для замены.

Фонарь для замены лампочек надо снимать, при этом помучаетесь с туго затянутым верхним барашком крепления. Плата с лампами крепится на трех защелках.



Для доступа к лампам фонаря третьего стоп-сигнала выкручиваем саморез в левой створке двери задка. Фонарь снимается с подвывертом, но траектория логична и вполне понятна.



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*



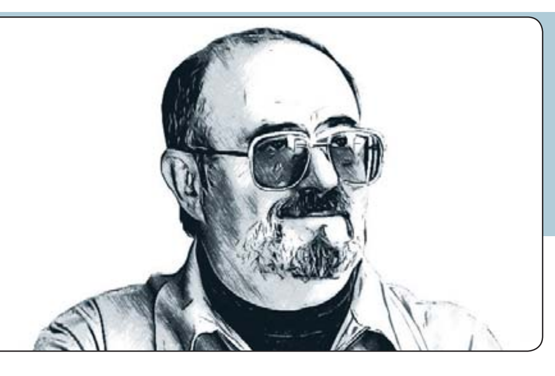
Операция	Оценка	+	–
Замена масла в двигателе**	●●●○○	Удобная пробка заливной горловины.	Никудышный доступ к фильтру на шестнадцатиклапаннике.
Замена воздушного фильтра**	●●●◐○	Приемлемый доступ.	Многовато крепежа на версии с восьмиклапанным мотором.
Замена свечей зажигания	●●●●○	Хороший доступ на восьмиклапаннике.	Значимых минусов нет.
Замена поликлинового ремня**	●●●●◐	Есть автоматический натяжитель в варианте с кондиционером.	Мало места, надо снимать защитный кожух колесной арки.
Замена ОЖ двигателя	●●●◐○	Есть штуцеры для удаления воздуха.	Нет сливных пробок.
Замена масла в КП	●●●●○	Удобная заливная пробка-барашек.	Надо снимать штатную защиту моторного отсека.
Замена тормозных колодок	●●●●○	Привычная конструкция передних механизмов.	Легко запутаться в планочках и пружинках задних тормозов.
Замена салонного фильтра***	○○○○○	Есть возможность дооборудования.	Отсутствует сам фильтр.
Замена ламп в головных фарах	●●●●○	Приемлемый доступ к лампам в правой фаре.	Слева сильно мешает аккумулятор.
Замена ламп противотуманок	●●●●○	Длина проводки позволяет вывести патрон с лампой в удобную зону для замены.	Приходится снимать угловую накладку под передним бампером.
Замена ламп в фонарях	●●●●○	Конструктивно все более-менее удачно.	Трудно вывернуть верхние барашки крепления фонарей.

**В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).*
***Средний балл за два варианта исполнения.*
****Конструкцией не предусмотрен.*

Игорь Козлов: «Увы, «ларчик» открылся не так просто, как хотелось бы. Подкачал плохой доступ к масляному фильтру, но главное – разочаровала задняя оптика. Неплохо бы заводу нормировать момент затяжки крепежа фонарей, чтобы мы не ломали о него пальцы».



Благодарим компанию «Техинком-Авто» (Строгино, Москва) за содействие в подготовке материала.



СЛУШАТЬ В ОТСЕКАХ!

Слушать и слышать – не одно и то же, глухих в подводники и космонавты не берут. Для авторемонтников этого ограничения вроде бы нет, а зря! – шутит **Анатолий Вайсман**.

Прикатил как-то к нам еще нестарый «Соренто». Хозяин почти плачет: ручку переключения автомата лихорадит даже на неподвижной машине. К кому только не обращался. Дилеры, ничего не сделав, профессионально отбоярились. Зато в другом сервисе убедили заменить тормозные колодки, диски, суппорты. (Интересно, каков их вклад в трясучку, когда машина стоит?) А еще в одном поменяли жидкость в АКП.

Естественно, когда пришел наш черед колдовать над машиной, владелец держался так, будто мы пытаемся лечить мозоли иглоукалыванием, однако терпел. Щупая одно, другое, третье, мы обнаружили, что на вибрации двигателя сильней отзывается правая сторона машины, особенно открытая дверь. Левая вела себя спокойней. Проверили ощущения стетоскопом. Да, правая зудит... Но зазоры между защитой и картером еще приличные, значит, виновата именно эта опора. А так как и другие уже неидеальны, предложили заказчику заменить все. Когда с новыми завели мотор, мужик воскликнул: «Неужели все так просто?!».

Похожая история случилась и у владельца «Мазды-5». Тут вроде и искать было нечего: машина бывалая, опоры на пределе, но ни в одном сервисе не догадались их поменять. А мы вот не постеснялись – и владелец счастлив.



Новенькая опора: тут всё на месте – сверху силовой кронштейн двигателя, под ним резиновый блок, снизу кронштейн кузова.



Мастер щупает, слушает... И не зря. Открытая дверь часто проявляет скрытые вибрации кузова.

Откуда же берется этот «ансамбль песни и пляски»? Дело в том, что помимо инерционных (уравновешенных) сил в двигателе работают газовые силы, они и создают крутящий момент двигателя. Его характер лихой: величина вовсе не постоянна по углу поворота коленвала. Поэтому система «двигатель – ведущие колеса» испытывает крутильные (угловые) колебания. А им в ответ по закону действия и противодействия Ньютона качается на своих опорах двигатель. Задачи этих узлов противоречивы: чтобы гасить колебания (демпфировать), опоры должны быть мягкими. Но не слишком, иначе при изменении нагрузки или на дорожных колдобинах мотор будет гулять относительно кузова. Трудно найти золотую середину.

Если посторонний шум сначала слышен лишь при прогазовках, а потом все чаще, – значит, опоры начали проседать. Большинство конструкций просты: колебания гасит внутреннее трение между слоями резины, как, например, в сайлент-блоках подвески. Но резина ветшает, трескается, опоры слабее гасят колебания, осаживаются. Иногда до полного разрушения, после чего, в зависимости от фантазии, один слышит гул, другой – зуд или еще что-то.

Итак, чаще всего виноваты опоры двигателя. Но бывают исключения. Если зуд начался внезапно, то, скорей всего,



Опора двигателя «Мазды-5»: начало конца. Видны разрывы.



Все, что осталось от опоры двигателя «Мазды-3».



Опора двигателя «Транзита». Немало ей досталось!..



Опора «Фокуса» немножко жива, чуть-чуть мертва... А раз уж снята, менять ее!

между кузовом и мотором застрял посторонний предмет. Воробья вы не почувствуете, а вот камень или железяку наверняка. Уберите немедленно! Однажды знакомый поленился: авось само перемелется. И угадал – перемололось: шальной болт, вклинившийся между защитой и мотором, прогрыз поддон – и масло убежало.

Что и как искать? Какими приборами? В первую очередь ушами и руками. А там, куда ухом не дотянешься, выручают стержни, палки, трубки. Профессионалу полезно иметь прибор посерьезней, например стетоскоп.

Борьба с вибрациями – дело творческое, с формальностями согласуется слабо. Чтобы выявить причины постороннего гула или металлического зуда, сначала полезно найти резонаторы-шпионы (двери, капоты, какие-то панели и т. п.), хорошо отзывающиеся на вибрацию. Возможно, вы видели, что с внутренней стороны боковин кузова, крыльев наклеены куски картона – им поручено глушить ненужную акустику. А у нас другая задача: найти информативное место на машине. Найдя, медленно меняем обороты двигателя – и щупаем резонансы.

Закончу курьезами. Однажды приехал клиент с жалобой на противнейшее з-з-з под капотом. Виновника нашли по жестяному звуку: одно из креплений теплового экрана, прикрученного к выпускной трубе двигателя, лопнуло, – на оставшихся он стал резонировать. Как видите, привычный, исправный двигатель – на самом деле вибростенд. А вот новенькая «Калина»-хэтчбек зудела лишь после прогрева. Горячая система выпуска длиннее холодной на несколько миллиметров, вот глушитель и доставал до бампера. Просто красивая физика, как говорил атомщик Ферми! **ЗР**

КАТИМСЯ ПО НАКЛОННОЙ

Дмитрий Попов за ответ на задачу № 58 «Русские горки» (ЗР, 2012, № 11) получает видеорегистратор MDR-630 от фирмы Mystery Electronics, а от издательства «За рулем» – автомобильный справочник BOSCH.

Напомним вопрос задачи № 58: верно ли, что, скатываясь под гору с выключенной передачей, легковой автомобиль с пятью ездоками разгонится до большей скорости, чем с одним водителем?

Судя по огромному количеству откликов, эта тема многим показалась знакомой по школьным урокам физики – и столь же простой. Многие ответы сводятся к утверждению: *«Ускорение для обоих автомобилей одинаковое, но тяжелый укатится быстрее и дальше, чем легкий»*. Но почему? Еще Ньютон учил, что при одинаковом ускорении, в том числе на спуске, машины будут неразлучны, как Ромео и Джульетта, и поедут колесо в колесо.

Или вот: *«Мерой инертности в физике выступает масса. Чем она выше у автомобиля, тем больше его вес и больше сила, толкающая под гору»*. С этим мы согласны. Но читаем дальше: *«...и он быстрее разгонится при спуске»*. Вот это уже странно, друзья!

Под действием тяготения Земли все тела (в достаточной близости от ее поверхности) *падают* в пустоте с вертикальным ускорением **g** = 9,81 м/с^2. Если масса автомобиля **m**, то его вес равен **mg**. Но под уклон с углом **α** скатывает машину лишь часть веса $\mathbf{F_{ск} = mg\,sin\alpha}$. В этом случае ускорение любой машины составило бы точнехонько **g sinα** – без учета сопротивления движению. Но оно есть! На это указывает, например, нагрев катящихся шин из-за внутреннего трения между волокнами резины (результат циклической деформации). Сила сопротивления шин $\mathbf{F_ш}$ зависит от их особенностей, а также от того, насколько плотно они прижаты к дороге нормальной составляющей веса **N = mg cosα**. В простейших расчетах $\mathbf{F_ш = fN}$. Для твердых дорог с гладким покрытием коэффициент **f** равен 0,01...0,015, на мягких грунтовых он во много раз больше.

Если две машины поставить на спуске рядом, то стронет их с места почти одинаковое ускорение, но все же меньшее, чем **g sinα**, ведь сопротивление шин и, частично, трансмиссии $\mathbf{F_{тр}}$ ощущается и в статике. (Попробуйте, включив «нейтраль» в коробке, покатать по гладкой ровной площадке автомобиль массой всего в тонну. Он неплохо сопротивляется перемещению!) С уменьшением угла уклона скатывающая сила падает, а указанные потери растут; косинус малых углов очень близок к единице, поэтому сопротивление движению практически максимальное.

А вот сопротивление воздуха $\mathbf{F_{возд}}$ некоторые не желают признавать вообще: *«При скорости 50–60 км/ч сопротивление воздуха ничтожно»*. А что мешает ехать быстрей? Длина спуска не оговорена. Задача – теоретическая. Но в какой-то момент сопротивление воздуха все же прервет разгон, ведь оно, хотя от массы машины и не зависит, растет *пропорционально квадрату скорости*! Когда суммарное сопротивление $\mathbf{F_{сс}}$ сравняется со скатывающей силой, разгон прекратится. У легкой машины – раньше. Сбросьте с крыши пару пластиковых бутылок – пустую и с водой. Какая быстрей упадет?..

В качестве иллюстрации к задаче победитель показал, что способен обыкновенный ВАЗ-2110 на длинном спуске. Оказалось, что при массе 1500 кг, свободно скатываясь на *теоретически бесконечном* 10-процентном уклоне, он разгонится до 190 км/ч. А легкий, с массой 1100 кг, – до 170 км/ч. ЗР



Основные силы, действующие на автомобиль при качении с выключенной передачей.



Издательство **«За рулем»** представляет **«Автомобильный справочник BOSCH»**. Для каждого автомобилиста это верный шанс расширить свой кругозор в области автомобильной техники – от базовых принципов ее функционирования, проектирования, производства, испытаний, диагностики и т. д. до самых современных разработок в любых системах и технологиях.

Всех участников конкурса, независимо от содержания их ответов, благодарим за любознательность и желание глубже познать законы поведения автомобиля. Дмитрия Попова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 61

ОТКАЗАЛИ ТОРМОЗА

Каким еще способом можно гасить скорость? Если тормозить двигателем, как это правильней делать? Оставить зажигание включенным, а дроссель закрыть? Или зажигание выключить, а дроссель открыть – и этим увеличить сопротивление сжимающегося воздуха? А как быть с дизелем? И верно ли, что можно снижать скорость за счет маневров машины? Что еще можете предложить?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 марта 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.



За способ очистки деталей от нагара **Владислав Ключников** из Подмосковья получает подарочный набор автолюбителя компании «Тосол-Синтез». **Геннадий Петухов** из Можайска за совет по «Шевроле-Ланос» – канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Владимир Пелёвин** из Ярославской области – набор автохимии компании «ХАДО» за зимние советы.



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

ХОРОШО ПОМЫТОЕ СТАРОЕ

В. КЛЮЧНИКОВ

Самодеятельному авторемонтнику во многих случаях помогает житейский опыт. Например, как и чем удалять твердый нагар с еще работоспособных деталей – поршней, клапанов и т. д.? Меня часто выручает бытовое средство «Шуманит». Например, датчик уровня масла в картере, встречающийся на некоторых авто, – неразборный узел. А твердые отложения рано или поздно сковывают начинку устройства: снимешь, встряхнешь – шума деталей не слышно. Можно, конечно, купить новый датчик, но куда дешевле промыть его упомянутым средством: через несколько минут датчик оживет. Разумеется, правила пользования агрессивным продуктом, указанные на упаковке, строго соблюдаю.

НА ОДНУ НОГУ

Г. ПЕТУХОВ

Недавно случилось на «Шевроле-Ланос» менять опоры передних стоек с подшипниками. Отправился за ними в магазин, но в продаже были только левые узлы. Я купил пару – и поставил на машину! Секрет прост. Опора крепится к кузову тремя резьбовыми шпильками, но отверстий в брызговике четыре, чтобы сориентировать узел в зависимости от нужного угла продольного наклона стойки. На машине с усилителем руля этот угол больше, так как центры опор смещены назад, когда средние шпильки снаружи от опор. (На рисунке – левая опора.) В варианте без усилителя средние шпильки должны быть с внутренней стороны. А в моей ситуации симметрия углов обеспечивается тем, что средние шпильки обеих опор ориентированы в одну сторону. Влево, если нужен максимальный продольный угол наклона стойки.



ПОПАРИЛИ

В. ПЕЛЁВИН



Однажды с приятелем засиделись на зимней рыбалке, а когда попробовали завести мотор на его машине, старый аккумулятор сел. К счастью, пол багажника накрывал лист жести, из нее-то мы и соорудили подобие коробки. Гнули, не разрезая. Потом заполнили ее снегом, поставили на угли костра. Когда горячей воды накопилось достаточно, поместили в нее аккумулятор. Постепенно батарея нагрелась – и мотор от нее завелся.

Личный автомобиль я оборудовал электрообогревателем двигателя на 220 В. Отправляясь в серьезные поездки, беру еще компактный бензогенератор. Он безукоризненно пускается на любом морозе, вдобавок выдает ток напряжением как 12 В (можно заряжать АКБ машины), так и 220 В – для электрообогревателя. Это отличная страховка при пуске в мороз.

Комментарий специалиста по аккумуляторам. *Этот прием хорош для батареи с литыми решетками и толстыми слоями «обмазки», как, например, у тюменских АКБ с изображением лося. Здесь внутренние слои активной массы и впрямь могут стать резервом энергии. А вот легкой батарее нагрев помогает слабо.*

ПОДРУЧНЫМИ СРЕДСТВАМИ

И. БАШЛЫКОВ, Московская область

Если при сборке какой-нибудь конструкции нужно слегка сжать две детали, вовсе не обязательно обзаводиться струбциной. Довольно часто ее роль отлично выполняет обыкновенный разводной ключ.



ВЫКИНУТЬ НЕДОЛГО

С. СИДОРОВА, Москва

Некоторые автолюбители крайне расточительны. Продал, к примеру, автомобиль – и без раздумий выкинул старые резиновые корытца. А ведь для пола квартиры, покрытого ламинатом, вода и грязь, занесенные обувью, – злейшие враги. Хотя бы одно резиновое корытце в прихожей оценят и ваши дети, и экологи – борцы со свалками.

РУКА РУКУ МОЕТ

А. БЕЛЬДЫЕВ, Бугульма

Если пришлось в дороге что-то чинить, чем потом отмыть руки, испачканные маслом, смазкой, герметиком и т. п., если нет воды? Топливом или растворителями – вредно. А жидкость WD-40 очищает кожу молниеносно! После вытираю руки сухой тряпицей или салфеткой – и могу сесть за руль.

самая выгодная и эффективная акция WD-40!

БЕСПЛАТНЫЕ БАЛЛОНЧИКИ





ПРИ ПОКУПКЕ КОРОБКИ

баллончик 100 мл **24** по цене **21** — 3 баллончика бесплатно!

баллончик 200 мл **36** по цене **32** — 4 баллончика бесплатно!

баллончики 400 мл **24** по цене **22** — 2 баллончика бесплатно!



Реклама

Дистрибьютор
WD-40 "Феникс Юнайтид"
Москва (495)937 42 27
Санкт-Петербург (812) 542 95 41

Региональные дилеры WD-40:

Астрахань	(8512)342 662
Барнаул	(3852)463 246, 8 923 642 14 94
Белгород	(4722)347 437
Владивосток	(4232)334 891, (4232)603 603
Брянск	(4832)417 472
Владимир	(4922)453 791
Волжский	(8443)387 676
Волгоград	(8442)488 877
Вологда	(8172)510 371
Воронеж	(4732)417 997
Екатеринбург	(343)228 00 28
Иваново	(4932)490 202
Ижевск	(3412)523 402
Йошкар-Ола	(8362)462 466
Иркутск	(3952)209 034
Казань	(843)272 02 07
Калуга	(4842)751 105
Кемерово	(3842)568 497
Киров	(8332)567 533
Кострома	(4852)481 160
Краснодар	(861)210 02 69
Красноярск	(391)202 02 22
Курск	(4712)327 200, (4712)324 205
Липецк	(4742)310 077
Магнитогорск	(3519)390 229
Мурманск	(8152)214 522
Набережные Челны	(8552)778 173
Нижневартовск	(3466)670 759
Нижний Новгород	(831)423 34 92, (831)255 4747
Новокузнецк	(3843)378 636
Новосибирск	(383)264 26 95
Ноябрьск	(3496)354 676
Обнинск	(48439)43 939
Омск	(3812)683 111
Орел	(4862)724 433
Оренбург	(3532)756 449
Пенза	(8412)395 859
Пермь	(342)296 20 80
Пятигорск	8 918 788 72 28
Ростов-на-Дону	(863)278 80 01
Рязань	(4912)301 536
Самара	(846)279 28 65
Саранск	(8342)310 149
Саратов	(8453)743 000
Сахалин	(4242)558 616
Северодвинск	(8184)586 963
Смоленск	(4812)418 888
Ставрополь	(8652)562 148
Сургут	(3462)224 546
Тамбов	(4752)724 644
Тверь	(4822)320 605
Тольятти	(8482)518 220
Тула	(4872)392 538, (4872) 391 828
Тюмень	(3452)473 180, (3452) 306 331
Ульяновск	(8422)654 737
Уфа	(347)292 16 54
Хабаровск	(4212)543 883
Чебоксары	(8352)308 382
Челябинск	(351)269 84 44
Ярославль	(4852)459 002

СРОК ДЕЙСТВИЯ АКЦИИ С 15 ФЕВРАЛЯ ПО 31 МАРТА 2013 ГОДА

СНИЗУ ДОВЕРХУ

Сергей Мишин опробовал «Шевроле-Ниву», оснащенную двигателем с облегченными поршнями.

Для тяжелой да еще полноприводной машины нынешнего 80-сильного мотора маловато будет: его низы не особо могут, а верхи не очень хотят. Слухи о силовом агрегате увеличенного объема ничем конкретным пока не подтверждаются – приходится совершенствовать тот, что есть. За улучшение эластичности двигателя взялась тольяттинская компания «К-драйв».

Первый шаг сделали больше года назад: оптимизировали впуск и выпуск (ЗР, 2011, № 8). Замеры подтвердили: эластичность на пятой передаче улучшилась при разгоне с 2500 об/мин на 6%, а с 1800 об/мин – на 15%! Но «наверху» мотор, а значит, и машина ничего не потеряли и не приобрели. А очень хотелось бы.

Тогда пошли, что называется, вглубь: заменили стандартную шатунно-поршневую группу облегченной. Логика проста: чем меньше масса деталей, совершающих возвратно-поступательное движение, тем легче мотору набирать обороты, а машине – скорость. Жирку сняли изрядно: шатун стал легче серийного на 179 г, поршень с кольцами – на 119, палец – на 35 г. Итого на каждый цилиндр экономия составила 333 г, а на весь двигатель – 1 кг 332 г. Хороший результат.

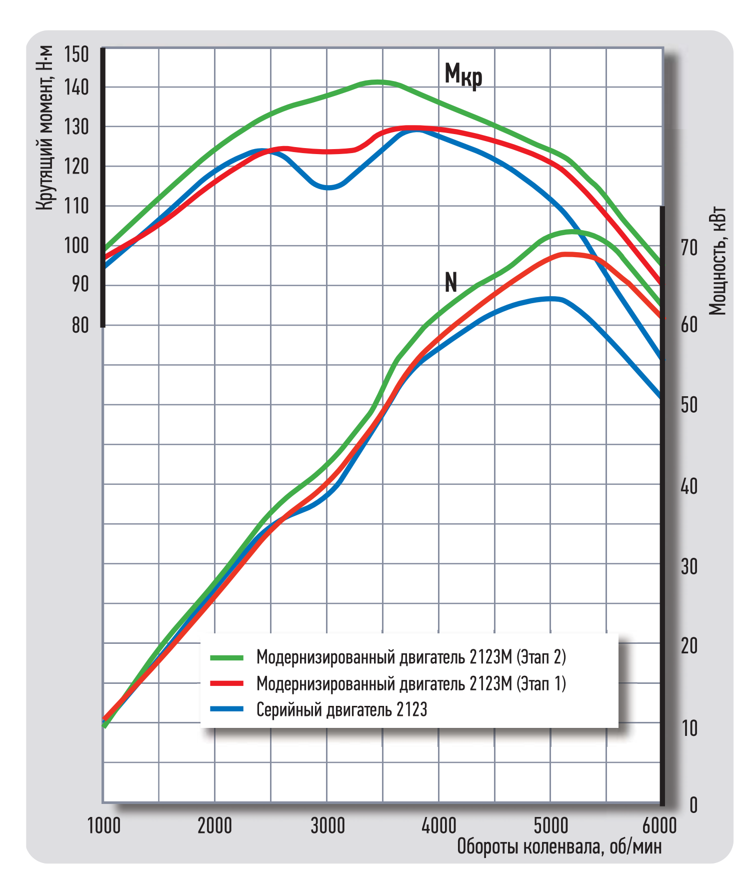
Практика теорию не подвела: похудевший двигатель готов разгонять машину даже с тысячи оборотов, придавая ей ощутимое ускорение. При этом работает тише и мягче, ничем не выдавая своего недовольства при нажатии газа в пол, в отличие от стандартной машины, которая в подобных режимах начинает недовольно кряхтеть. Пятая передача становится рабочей даже в городе, машина не требует частых переключений, будто на нее поставили вариатор. Бездорожье, где тяга на малых оборотах ох как нужна, такая «шнива» покоряет куда увереннее.

Но субъективные ощущения – аргумент спорный, так что без объективных замеров дело не обошлось. Смотрите таблицу, проценты говорят сами за себя! ЗР





Для тюнинга используется поршень (в сборе с кольцами и пальцем) производства компании Federal Mogul, шатун – оригинальный.



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ЭЛАСТИЧНОСТИ

Время разгона, с	Стандарт	Результат тюнинга	Разница, с/%
40–80 км/ч, III передача*	12,8	10,6	2,2/11,7
60–100 км/ч, IV передача*	20,9	18,1	2,8/13,4
80–120 км/ч, V передача*	55,2	42,8	12,4/22,5
60–100 км/ч, V передача**	33,8	28,7	5,1/15,1

**Разгон происходит с оборотов, близких к 2500 об/мин.*
***Разгон начинается с оборотов, близких к 1800 об/мин.*

МАССЫ ДЕТАЛЕЙ ШАТУННО-ПОРШНЕВОЙ ГРУППЫ, г

	Серия	Тюнинг
Поршень с кольцами	385	266
Поршневой палец	104	69
Шатун	766	587
Шатун в сборе с поршнем	1255	922

Стоимость изменений – в пределах 30 тыс. рублей. Как правило, в подобную доработку берут новенькие машины и те, у которых пробег не превышает 30 тыс. км. Подобным образом можно тюнинговать и более возрастную технику, но у такой велика вероятность износа клапанов и седел, а значит, процедура потребует обновления еще ряда деталей.



РУБЛЬ ЗА КИЛОМЕТР

За пять лет существования рубрики «В деталях» ее героями стали почти сто автомобилей. И для каждого из них **Игорь Козлов** рассчитал таксу за пройденный километр.

Напомним, что затраты на содержание рассчитываем за период трехлетней эксплуатации подержанного трехгодовалого экземпляра при пробеге от 75 тыс. до 150 тыс. км (ЗР, 2011, № 1, 12). В жизни так часто и бывает: первый владелец продает машину по окончании гарантии (как правило, через три

РАСЧЕТНАЯ СТОИМОСТЬ КИЛОМЕТРА ПРОБЕГА НЕКОТОРЫХ МАШИН ЗА ПЕРИОД ТРЕХЛЕТНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ (75–150 тыс. км)

Марка, модель	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места* (пояснения)	Стоимость 1 км пробега, руб.***
«Ауди-А4»	2000–2007	2008, № 7	1,9 л, TDi, МКП/ рулевые наконечники, рычаги передней подвески	8,75
			1,8 л, турбо, CVT/+** система вентиляции картера, турбокомпрессор	11,40
БМВ-Х5	1999–2006	2010, № 4	3,0 л, АКП/рычаги и стойки стабилизатора передней подвески, подшипники ступиц	17,67
«Вольво-S60»	2000–2008	2008, № 2	2,4 л/стойки стабилизатора, рулевые тяги, дроссельный узел	9,07
			2,4 л, турбо/+ быстрая потеря стоимости, дорогие ТО	13,21
«Додж-Караван»	2001–2007	2010, № 1	2,4 л, АКП/втулки и стойки стабилизатора, рулевые тяги, шаровые опоры	9,23
«Дэу-Матиз»	1998–2008	2008, № 11	0,8 л, МКП/рычаги передней подвески, катушка зажигания, генератор	5,02
			1,0 л, МКП/+ (кроме катушки зажигания)	5,24

Марка, модель	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места* (пояснения)	Стоимость 1 км пробега, руб.***
«Дэу-Нексия»	1995–2010	2010, № 10	1,5 л, 8V, МКП/проводка, трубки кондиционера, рулевые наконечники	5,51
			1,5 л, 16V, МКП/+ подергивания в переходных режимах	5,68
«Инфинити-FX»	с 2005-го	2011, № 6	3,5 л, АКП/катколлекторы, гидроблок АКП, тормозные диски	15,87
			4,5 л, АКП/+ более дорогое ТО	17,06
«Киа-Пиканто»	2003–2011	2012, № 1	1,0 л, МКП/датчик скорости, привод ГРМ (до 26.08.2009), опорные подшипники стоек	4,20
			1,1 л, АКП/+ (самая дешевая в содержании машина с автоматом)	4,10
«Киа-Рио II»	2005–2011	2012, № 11	1,4 л, МКП/стартер (с конца 2010 года), радиатор охлаждения двигателя, задние амортизаторы, стойки стабилизатора передней подвески	6,20
			1,6 л, АКП/+	6,81
«Киа-Соренто»	2002–2009	2009, № 11	2,5 л, TDi, АКП/турбокомпрессор, раздатка TOD, клапан EGR	8,80
			3,5 л, АКП/раздатка TOD, стойки и втулки стабилизаторов, датчик уровня топлива	10,51
«Киа-Спектра»	2000–2009	2009, № 8	1,6 л, МКП/радиатор охлаждения двигателя, помпа, стойки стабилизатора	4,81
			1,6 л, АКП/+ отказы АКП	6,42
«Лексус-GS»	1997–2004	2008, № 3	3,0 л, АКП/втулки стабилизаторов, рычаги задней подвески	11,96
			4,3 л, АКП/+ больший расход топлива	13,63
«Лексус-RX»	с 2003-го	2011, № 7	3,3 или 3,5 л, АКП/капот, задние суппорты, шланг ГУР, АКП	16,71
			3,3 л, гибрид/капот, инвертор, АКБ 12 В, задние суппорты	13,79
«Мазда-3»	2003–2008	2008, № 12	1,6 л, АКП/стойки стабилизатора и короткие рычаги задней подвески	6,18
			2,0 л, МКП/+ более значительная потеря стоимости	7,11
«Мазда-6»	2002–2007	2008, № 8	1,8 л, МКП/подшипники ступиц, натяжитель поликлинового ремня	7,13
			2,0 л, АКП/+ правая опора силового агрегата	8,43
«Мерседес-Бенц ML»	с 2005-го	2011, № 5	3,0 л, TDi, АКП/АКП, сайлент-блоки редуктора переднего моста	15,43

года), а второй – из-за накопившихся проблем с узлами и агрегатами. Вечных машин не производят, а замена одноразовых агрегатов (официально непригодных к ремонту) влетает в копеечку. Пусть, дескать, третий владелец и раскошелится. Заодно учитываем ликвидность машины – падение в цене за те же три года.

Плановые обслуживания и внеплановые ремонты, обусловленные слабыми местами той или иной модели, проводим у официальных дилеров. У них же приобретаем оригинальные запчасти. Понятно, что мало кто так поступает – дорого. Стараются обращаться туда, где подешевле, – к серым дилерам или вовсе к гаражным мастерам. Но мы сознательно чинимся у официалов, поскольку цены у них почти не зависят от региона. Таким образом, ставим все машины в равные условия, что позволяет сравнивать их между собой. Цены приводим московские, сложившиеся на момент подготовки материала.

Затраты на шины не учитываем, возможные ДТП – тоже. Равно как платежи за страховки и транспортный налог, поскольку они очень сильно разнятся по районам. Зато учитываем затраты на топливо.

Ну и последнее – инфляция. С момента предыдущего подведения итогов она, по данным Росстата, составила 6,85%, а за итоговую пятилетку – более 50%. Разумеется, соответствующую поправку внесли в итоговый протокол. Учтите, что просто складывать цифры за весь период неверно. Сперва прибавляем, например, 0,5% инфляции в январе 2012 года, к полученному результату приплюсовываем 0,4% в феврале, к полученному – 0,6% в марте и т. д. Такая сумма окажется процента на полтора больше результата прямого сложения.

Возможно, не каждого устроит официальная статистика: кому-то милее видеть в потребительской корзине побольше гречки, а цены на нее подскочили более существенно. Тогда вам в руки персональный инфляционный калькулятор, вариантов которого в Интернете великое множество. Мы же опираемся только на официальные данные.

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ

Информацию о слабых местах той или иной модели берем у официальных дилеров. Правда, они не всегда словоохотливы: боятся опорочить марку. Тогда подключаем к диалогу лизинговые компании, таксистов и прочие организации с большим парком машин и, соответственно, опытом эксплуатации. Отдельное спасибо клубам владельцев авто в Интернете. Зачастую их статистика становится железным аргументом. Если дилер бьет и этот козырь, не желая признавать упущения, расстаемся с ним без сожаления – окончательно и бесповоротно.

В ранге самых дешевых в содержании машин сменился лидер: теперь первое место не за «Дэу-Матиз», а за «Киа-Пиканто», несмотря на проблемы последнего, связанные с хлипким соединением звездочки привода ГРМ на коленвале. Вообще, бюджетные и малогабаритные модели требуют самых низких затрат в эксплуатации. Это касается и вседорожников: малыш «Сузуки-Джимни» по-прежнему самый малозатратный: 6,6–6,9 руб./км. А самым дорогим в обслуживании пока остается «Мерседес-Бенц ML» (W164). В варианте с бензиновым мотором 3,5 л и АКП он вытянет из кармана 27,35 руб. за каждый пройденный километр.

В среднем классе разница менее существенная, но тоже имеется: от 4,81 руб. («Киа-Спектра» с МКП) до 11,4 руб. («Ауди-А4» с вариатором) за километр пути.

Марка, модель	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места* (пояснения)	Стоимость 1 км пробега, руб.***
«Мерседес-Бенц ML»	с 2005-го	2011, № 5	3,5 л, АКП/+ привод ГРМ, заглушки головок блока двигателя	27,35
«Мицубиси-Кольт»	с 2002-го	2011, № 9	1,5 л, МКП/сцепление, опорные подшипники передних стоек	5,52
			1,5 л, робот/+ исполнительный механизм сцепления, программы БУ робота	5,63
«Мицубиси-Паджеро Спорт»	1998–2008	2011, № 2	2,5 л, TDi, МКП/клапаны и датчик подключения переднего моста	8,30
			3,0 л, АКП/+ прокладки клапанной крышки, помпа	10,23
«Ниссан-Алмера»	2000–2008	2008, № 5	1,5 л, МКП/привод ГРМ (удлиняется цепь, уходят фазы)	5,07
			1,8 л, АКП/+ втулки и стойки стабилизатора	7,49
«Ниссан-Мурано»	с 2002-го	2011, № 3	3,5 л, CVT/ вариатор, угловой редуктор, трубка ГУРа	17,54
«Ниссан-Пасфайндер»	с 2005-го	2011, № 10	2,5 л, TDi, МКП/форсунки, редуктор заднего моста	8,10
			2,5 л, TDi, АКП/+ радиатор двигателя и АКП	9,86
«Ниссан-Примера»	2002–2007	2009, № 5	1,6 л, МКП/рулевой механизм, стойки и втулки стабилизаторов, рычаги передней подвески	9,26
			2,0 л, АКП/+ разрушение нейтрализатора	9,74
«Ниссан-Тиида»	с 2004-го	2012, № 9	1,6 л, МКП/модуль BCM, сайлент-блоки передних рычагов и подрамника, подшипники первичного вала МКП (шумят)	7,03
			1,6 л, АКП/+ (кроме претензий к МКП)	6,90
«Ниссан Х-Трейл»	2001–2007	2008, № 10	2,0 л, МКП/втулки стабилизаторов, рычаги задней подвески	9,41
			2,5 л, АКП/+	11,67
«Опель-Астра»	с 2004-го	2012, № 3	1,6 л, МКП/модуль CIM (до 2009-го), модуль зажигания, муфта компрессора кондиционера, диодный мост генератора	9,56
			1,8 л, АКП/+ радиатор охлаждения двигателя (2005–2007)	10,94
«Пежо-207»	с 2006-го	2012, № 4	1,4 л, робот/сцепление	6,66
			1,6 л, АКП/+ (кроме сцепления) АКП, привод ГРМ, термостат с датчиком температуры, турбокомпрессор (до 2010-го)	6,53
«Рено-Логан»	2004–2010	2010, № 5	1,6 л, МКП/сальник КВ, дроссель, рулевые наконечники	5,79
«Рено-Меган»	2002–2009	2009, № 4	1,6 л, МКП/фазорегулятор, рулевые наконечники, диск сцепления	5,89
			1,6 л, АКП/+ капризный автомат DP0	6,60
«Рено-Символ»	2002–2009	2009, № 10	1,4 л, МКП/катушка зажигания, шкив генератора, рулевые тяги	5,47
«СанЙонг-Кайрон»	с 2005-го	2012, № 10	2,0 л, TDi, АКП/система управления турбиной, теплообменник, радиатор двигателя, исполнительный механизм раздатки	8,84
			2,3 л, МКП/радиатор двигателя, исполнительный механизм раздатки, значительно больший расход топлива	9,14
«Ситроен-С4»	2004–2010	2010, № 12	1,6 л, МКП/фароомыватель, помпа, кондиционер, стойки стабилизатора	6,48
			1,6 л, АКП/+ АКП (AL4, отказ клапанов гидроблока)	7,45
«Ситроен-С5»	2000–2008	2009, № 9	2,0 л, МКП/стойки стабилизатора, подшипники ступиц и задних рычагов	7,90
			2,0 л, АКП/+ капризный автомат AL4	8,42
«Сузуки-Гранд Витара»	1998–2005	2009, № 2	2,5 л, АКП/трубки ГУРа и кондиционера, клапан подключения переднего моста	8,68
			2,0 л, МКП/+ вероятно, придется менять сцепление	9,39
«Сузуки-Джимни»	1998–2010	2010, № 7	1,3 л, МКП/подшипники поворотных кулаков, сайлент-блоки передних рычагов	6,60
			1,3 л, АКП/+ (самый дешевый в содержании вседорожник с АКП)	6,90
«ТагАЗ-Тагер»	с 2008-го	2011, № 11	2,9 л, TDi, МКП/электроника, турбокомпрессор	9,23****
			3,2 л, АКП/+ (кроме турбокомпрессора)	12,03****
«Фольксваген-Гольф»	2003–2009	2009, № 1	2,0 л, TDi, МКП/рулевые тяги (самая дешевая в содержании легковушка с дизелем)	6,10
			1,6 л, АКП/рулевые тяги, зашлаковывание бензиновых двигателей	6,64
«Фольксваген-Туарег»	2002–2010	2010, № 11	2,5 л, TDi, АКП/помпа, теплообменник двигателя, моторедуктор раздатки	14,88
			3,2 л, АКП/моторедуктор раздатки, топливный насос, катушки зажигания	19,73
«Фольксваген-Шаран»	1995–2008	2008, № 1	1,9 л, TDi, МКП/верхние опоры передних стоек, стойки стабилизатора	8,93
			1,8 л, турбо, МКП/+ система вентиляции картера, турбокомпрессор	10,74

Марка, модель	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места* (пояснения)	Стоимость 1 км пробега, руб.***
«Форд-Фокус»	2004–2010	2010, № 2	1,6 л, МКП/подшипники ступиц и стоек передней подвески, стойки стабилизатора	6,82
			2,0 л, АКП/+ возможны проблемы с АКП	7,24
«Хёндэ-Акцент»	с 1999-го	2011, № 8	1,5 л, МКП/радиатор двигателя, гофр выпуска, сцепление	9,12
			1,5 л, АКП/+ (кроме сцепления)	9,56
«Хёндэ-Верна»	2005–2011	2012, № 5	1,4 л, МКП/сцепление, ЭУР, передние и задние амортизаторы	6,41
			1,4 л, АКП/+ (кроме сцепления)	6,57
«Хёндэ-Матрикс»	2001–2008	2008, № 4	1,6 л, МКП/цепь распредвалов, ремни, задний стеклоочиститель	5,76
			1,8 л, АКП/+ (самый дешевый в содержании вэн с АКП)	7,24
«Хёндэ-Соната»	2001–2008	2008, № 9	2,0 л, МКП/сайлент-блоки верхних рычагов и амортизаторы задней подвески	7,05
			2,7 л, АКП/+ больший расход топлива	8,70
«Хёндэ-Туссан»	2004–2010	2010, № 8	2,0 л, МКП/стойки стабилизаторов, шаровые опоры, рулевые наконечники	9,21
			2,7 л, АКП/+ сайлент-блоки передних рычагов	12,46
«Хёндэ-Элантра»	2000–2009	2009, № 6	1,6 л, МКП/цепь распредвалов, радиатор охлаждения двигателя	5,37
			1,6 л, АКП/+	5,55
«Шевроле-Авео»	2002–2011	2012, № 7	1,2 л, МКП/синхронизаторы МКП, датчики ABS, радиатор охлаждения двигателя (2007–2008)	5,19
			1,4 л, АКП/+ (кроме синхронизаторов МКП) соленоид «паркинга»	5,12
«Шевроле-Ланос»	1997–2010	2010, № 6	1,5 л, МКП/ВВ-провода, радиатор двигателя, рулевые наконечники	6,32
«Шевроле-Лачетти»	2003–2010	2010, № 9	1,6 л, МКП/подшипник сцепления, стойки стабилизатора, ремни	5,40
			1,6 л, АКП/+ сальники приводных валов	6,95

**На момент подготовки материала.*
***Дополнительно к модификации, указанной строчкой выше.*
****Пересчитано с учетом инфляции по состоянию на декабрь 2012 года.*
*****Справочно, модель вне зачета.*

В ушедшем году был развеян миф, что построенные на одной платформе машины наделены одинаковыми дефектами. Оказалось, не всегда. Например, у «Киа-Рио II» выявлены массовые отказы стартера, а у его сестры «Хёндэ-Верна» – отказы электроусилителя руля. Представительства этих компаний так и не удосужились ответить на обращение редакции с вопросами «кто виноват?» и «что делать?». Но конструктивная реакция все же последовала: после публикации материала про «Верну» (ЗР, 2012, № 5) на Украине началась бесплатная замена капризных резистивных датчиков моментов, причем даже на послегарантийных машинах. Вот он, по-настоящему цивилизованный подход.

Российское представительство «Хёндэ Мотор СНГ» словно воды в рот набрало. Увы, нам пока до Европы, как до Китая. **ЗР**

Если у вас есть идеи более корректного сравнения авто в этой рубрике, присылайте их по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: ikozlov@zr.ru

ДМИТРИЙ ТАРАСОВ – ДОБРОВОЛЬНЫЙ РЕГУЛИРОВЩИК ДВИЖЕНИЯ. ДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ АВТОМОБИЛИСТАМ ВЫРВАТЬСЯ НА МКАД ИЗ БУТОВА.



Сигнальный жилет способствует вашей безопасности. Надевайте его при вынужденной остановке в опасном месте!

Реально изменить ситуацию в лучшую сторону – для этого надо иметь большое мужество. Один из немногих, кто его проявил, – Дмитрий Тарасов. Устав от бесконечных пробок на выезде из своего микрорайона в Большую Москву, он теперь каждое утро ставит личный автомобиль с аварийкой на обочине МКАД. В утренний час пик на этой дороге люди к пяти разрешенным полосам добавляют шестую, используя под нее обочину кольцевой. Встроиться в поток автомобилистам из Бутова при этом совершенно невозможно – не дают многочисленные торопыги. Им невдомек, что их поведение не приветствуется не только 12-й главой КоАП, но и общечеловеческими понятиями о том, что такое хорошо, а что – нет. Их Дмитрий и отсекает своим авто, останавливая его за десять метров до бутовского выезда на кольцевую.

О Маленьком принце читали в детстве сотни тысяч человек, но только Дмитрий понял, что фраза из мудрой книжки: «Встал поутру – и сразу же приведи в порядок свою планету» – руководство к действию для каждого нормального человека и гражданина своей страны. Вот он и встал. И приводит в порядок. Каждый день. ЗР

СТОЯЛ, СТОЮ И БУДУ СТОЯТЬ, ПОКА СИТУАЦИЯ НА ДОРОГЕ НЕ ИЗМЕНИТСЯ.

В ЖИЛЕТЕ БЕЗОПАСНЕЕ – ВИДНО ИЗДАЛЕКА.

ГОНКА
ЗВЕЗД
За рулем

23
ФЕВРАЛЯ
2013
МОСКВА

http://race.zr.ru

реклама


























СУДЬБА РЕЗИДЕНТА

В Москве власти проводят большой парковочный эксперимент. Признают успешным – распространят по всем городам страны. **Игорь Моржаретто** и **Сергей Смирнов** внимательно следили за его постановкой.

Паркомат принимает только специальные и кредитные карты. Никаких наличных!

В первые месяцы работы платной зоны консультанты встречают водителей на улице и объясняют, как себя вести.



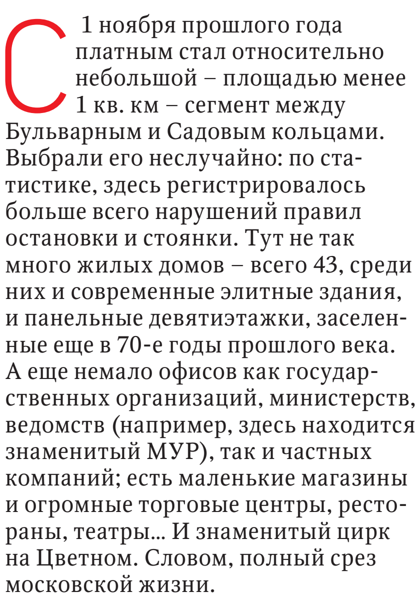






Местные жители пытаются отгородить придомовые территории от пришельцев. А те регулярно ломают шлагбаумы и навесные замки на воротах.





С 1 ноября прошлого года платным стал относительно небольшой – площадью менее 1 кв. км – сегмент между Бульварным и Садовым кольцами. Выбрали его неслучайно: по статистике, здесь регистрировалось больше всего нарушений правил остановки и стоянки. Тут не так много жилых домов – всего 43, среди них и современные элитные здания, и панельные девятиэтажки, заселенные еще в 70-е годы прошлого века. А еще немало офисов как государственных организаций, министерств, ведомств (например, здесь находится знаменитый МУР), так и частных компаний; есть маленькие магазины и огромные торговые центры, рестораны, театры... И знаменитый цирк на Цветном. Словом, полный срез московской жизни.





КОМУ ЧТО ПОЛОЖЕНО

С прошлого года здесь стоянка вдоль улиц только платная, любое из 560 мест обойдется в 50 рублей за час. Зато свободный пятачок искать не надо: полно электронных табло, которые сообщают, где можно припарковаться. И пустующих мест хватает. Автомобилисты отреагировали живо – забили все соседние кварталы: там пока бесплатно. Нарушителей правил в платной зоне ловят видеокамеры, установленные на специальных машинах, которые курсируют здесь с интервалом в 15 минут. Наказывают быстро – машину заберет эвакуатор или по почте прилетит штрафная квитанция.

Сразу же выяснилось несколько проблемных моментов. Например, парковку невозможно было оплатить эсэмэской. Парковочные карты где попало не купить – места надо знать. Паркоматы отказывались принимать кредитки. За пару недель кое-какие недочеты устранили.

Но тяжелее всего оказалось договориться с местными жителями. Среди них полторы тысячи автовладельцев. В районе всего один паркинг – подземный гараж рядом со станцией метро «Цветной бульвар». Машиноместо стоит минимум 1,7 млн. рублей, аренда – от 12 тыс. в месяц. Во дворах своих домов москвичи пытаются огородиться шлагбаумами. Но все равно в парковочном эксперименте мест на всех не хватает, даже при том что спустя месяц власти выделили еще 120 бесплатных парковок. Бедные жители центра...

В начале декабря столичный градоначальник распорядился выдать обладателям «карт резидента» парковочные абонементы, на каждую квартиру по одному (если у дома нет дворика, то по два). С таким абонементом можно парковаться где и сколько угодно, стоит он 3 тыс. рублей в год.

Московский эксперимент в районе Цветного бульвара продолжится до конца февраля. Полагаем, его признают состоявшимся и в наступившем году опыт распространят на всю территорию внутри Бульварного кольца, а в 2014-м – в пределах Садового. Через два года все уличные парковки в Центральном округе столицы станут платными. Столичный опыт тут же начнут перенимать и остальные города-миллионники.

PARKINGUS VULGARIS И ДРУГИЕ ЗВЕРИ

Самый распространенный вид – ***Parkingus vulgaris*** **(1)**, то есть парковка обыкновенная, когда граждане занимают все свободные места вдоль проезжей части, на газонах, тротуарах





и т. д. Денег за это не просят, поэтому желающих оставить машину на бесплатном пятачке много. В связи с этим особенно велик дефицит таких мест у станций метро, вокзалов. Минус – незащищенность автомобиля: его могут задеть проезжающие.

Законный подотряд Parkingus vulgaris – стоянка во дворе, ***Parkingus domesticus*** **(2).** Тут автомобиль сохраннее, чем на улице, и платить тоже не надо. Главное – мирно разобраться с соседями, ведь свободных мест во дворе, как правило, меньше, чем желающих поставить авто.

В столице недавно появился район, где можно найти только платную парковку – ***Parkingus meritorius.***

В последние годы в крупных городах наконец-то начали организовывать перехватывающие парковки, ***Parkingus interceptus*** **(3).** По идее, они должны располагаться рядом с крупными транспортными узлами, в местах пересадки на общественный транспорт при въезде в город. И плата за место на такой стоянке должна быть невысокой, чтобы приучить автомобилистов пересаживаться на общественный транспорт. К сожалению, в столице целый ряд таких парковок построили в неудобных местах. В Подмосковье у властей до этого руки еще не дошли, а потому местные жители сами завели привычку оставлять машины у железнодорожных станций. Парковки вида Parkingus interceptus бывают многоэтажные ***(multitabulatis),*** одноэтажные ***(simplex),*** иногда платные ***(meritorius),*** иногда бесплатные ***(gratis).***

В крупных городах заехать на ***Parkingus ad stationem*** **(4),** то есть припарковаться близ вокзала или аэропорта, могут только представители профессиональных сообществ (таксисты, например), простые же автомобилисты имеют право лишь быстро разгрузиться – и прочь!

Есть еще так называемые служебные парковки. Если ***Parkingus officialis*** располагается на внутренней территории офиса (во дворе) – никаких проблем. Но часто сотрудники компании (ресторана, магазина и т. п.) пытаются захватить кусок улицы (тротуара) возле их здания, вешают таблички типа «Стоянка для служебных машин». Это незаконно, и депутаты даже рассматривают законопроект, предусматривающий высокие штрафы для таких захватчиков. Две разновидности служебных парковок можно назвать экстремальными. Первая – ***Parkingus officialis «possessores potentia»*** **(5),** когда представители органа власти огораживают для своих часть улицы или даже перекрывают целый переулок в центре города! Для них, как известно, закон не писан. А вторая – ***Parkingus officialis protervus.*** Это когда люди, отвечающие за такую стоянку, наглеют настолько, что берут деньги с обычных автомобилистов за право постоять на «их» территории.

Есть еще мутации парковок. Например, ***Parkingus subterraneus tabernae*** – подземная стоянка под магазином (бывают как платные, так и бесплатные). Еще в Москве действует как минимум один ***Parkingus machinarius*** **(6)** *(механизированный)* – возле телецентра «Останкино». Он не слишком дорогой и, видимо, очень прогрессивный, но там никто не оставляет машины, ведь вокруг можно найти бесплатное местечко (Parkingus vulgaris).

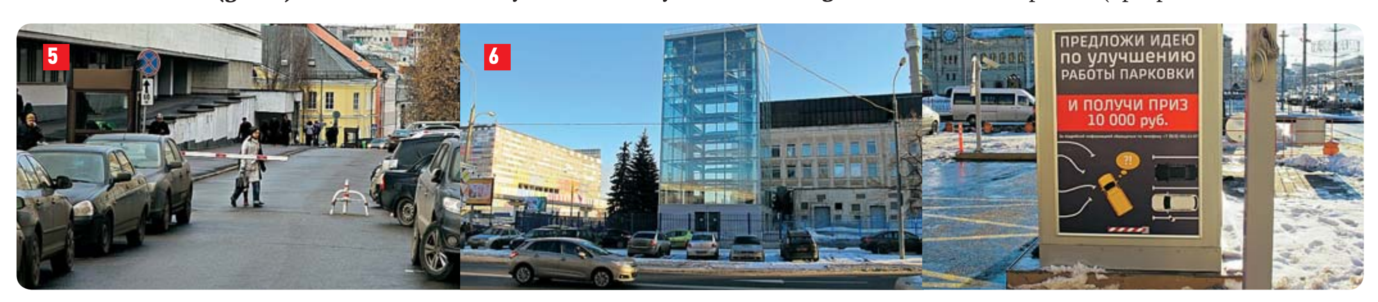
ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Проблема нехватки парковок стара, как автомобиль: первый регулирующий акт был издан 100 лет назад в США. И с тех пор разные страны идут по одному и тому же пути.

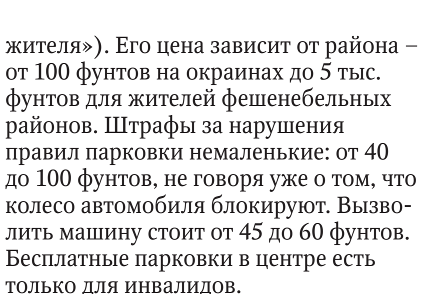
Как правильно припарковаться в зарубежных столицах?

Лондон. Большинство лондонских улиц утыкано счетчиками, где написано, сколько стоит парковка, как долго можно держать машину на этом месте. Максимальная длительность стоянки в центре, как правило, не превышает двух часов. Стоимость парковки определяется местными советами районов и зависит от множества факторов. Самая высокая цена – в центре и на популярных торговых улицах: 4 фунта в час (примерно 7 долларов, или 220 рублей). В других районах стоимость парковки куда ниже, но не менее 1,5 фунта в час. По ночам (с 20:30–21:30 до 5:30–6:30; в зависимости от района) и в выходные парковка в Лондоне бесплатная, даже в центре. Для всех.

Но вообще местные жители, если у них нет подземных парковок или гаражей, а они хотят оставлять автомобили на улице и днем, вынуждены ежегодно покупать так называемый resident permit («разрешение для











Лучше внимательно изучить требования знака и правила парковки, чтобы не оказаться в подобной ситуации.

Во многих странах Европы есть льготы по парковке для электромобилей и небольших машин.

Читайте внимательно, что написано на знаке! Платная парковка по будним дням с 8:00 до 19:00 и в субботу с 8:00 до 13:00. Но стоять разрешается не дольше часа.

жителя»). Его цена зависит от района – от 100 фунтов на окраинах до 5 тыс. фунтов для жителей фешенебельных районов. Штрафы за нарушения правил парковки немаленькие: от 40 до 100 фунтов, не говоря уже о том, что колесо автомобиля блокируют. Вызволить машину стоит от 45 до 60 фунтов. Бесплатные парковки в центре есть только для инвалидов.

Въезд в центр города платный. Местные жители покупают годовой абонемент по цене от 83 до 115 фунтов. От платы освобождаются владельцы электромобилей, гибридов и машин, работающих на газе. Пропуск на день обойдется в 8 фунтов, так что выгоднее купить за 10 фунтов временное разрешение на 14 дней.

Париж. Здесь стоимость парковки щадящая: 2–3 евро за час (в зависимости от района). При этом машину можно оставить, как правило, не более чем на два часа. Оплата производится специальными Paris Carte («парижская карточка»), которые продаются за 10–30 евро в табачных киосках и кафе. Квитанцию, которую выдал автомат, надо обязательно положить под стекло автомобиля, иначе машину заблокируют или утащат на эвакуаторе. В Париже множество подземных парковок за 2,5–4 евро в час, без ограничения времени пребывания. Оплатить стоянку можно с помощью Paris Carte, пластиковой карты или наличными.

Бесплатно можно парковать машину только в воскресенье, а в будний день – с семи вечера до восьми утра.

Берлин. В столице Германии немало как платных, так и бесплатных (даже в центре!) парковок. У местных жителей есть право оставить свой автомобиль за небольшую плату, но для этого придется получить «паркаусвайс». Достаточно предъявить техпаспорт автомобиля, любой документ, подтверждающий, что ты живешь по этому адресу, – например, оплаченный счет за электричество – и расписаться в реестре, что других парковочных мест в городе не имеешь. Остается заплатить символическую сумму – 20,4 евро на два года! – и получить наклейку на стекло. Всё, можно держать машину рядом с домом или на специальной парковке, которую обязаны предоставить районные власти.

Для остальных категорий водителей парковка в центре Берлина – это дорого (до 5 евро в час) и мучительно: свободное место можно искать долго. Поэтому гостям города удобнее и дешевле пользоваться общественным транспортом.

Около любой фирмы (магазина, офиса) есть забронированные места на улице или в подземном паркинге («Только для клиентов» или «Только для машины с номером ХХХ»). Понятно, что время пребывания клиентских авто ограничено.

Нью-Йорк. Большинство жителей Нью-Йорка автомобилей не имеет и перемещается на общественном транспорте. Объяснение простое: уличных парковок на Манхэттене нет, а паркинг недешев – 25–40 долларов за день. Штраф за неправильную парковку – от 150 долларов, если же машину увезет эвакуатор – плюс еще 300 долларов за освобождение.

Въезд в центр формально бесплатный, но на самом деле за проезд по мосту или туннелю придется заплатить 5–10 долларов. Очень дорого может обойтись попытка оставить на ночь у дома грузовик: 250 долларов за первый раз, 500 долларов – за второй. Если у владельца авто набегает 500 долларов штрафов за неправильную парковку, его машину по закону лишают регистрации.

Прага. Припарковать автомобиль в центре можно, но это потребует определенных навыков, особенно в рабочие дни. В городе три зоны: в оранжевой можно оставить машину максимум на два часа, в зеленой – на шесть часов, а синяя предназначена только для местных жителей и служебного транспорта.

Надо внимательно читать табличку под знаками! Как правило, все стоянки в центре платные только с понедельника по субботу, с 8:00 до 18:00. Тариф – от 30 до 40 крон в час (1,5–2 доллара). Куда выгоднее оставить машину на перехватывающей парковке. Их полно на окраинах, у станций метро. Плата – всего 20 крон в день. Так что и в Праге разъезжать на автомобиле невыгодно. **ЗР**

Максим ЛИКСУТОВ, руководитель департамента транспорта Москвы:
«По нашим замерам, проведенным совместно с ГИБДД Москвы, загруженность дорог, расположенных в пилотной зоне, снизилась на 30%. Среднее время стоянки одного автомобиля на платной парковке 1 час 20 минут. Платные парковки задействованы в течение дня на 80%. Самый насыщенный день недели здесь четверг».

ВИКТОР НИЛОВ: ВОДИТЕЛИ, ДАЙТЕ НАМ ИНФОРМАЦИЮ!

Готовясь к этому интервью, **Игорь Моржаретто** и **Антон Чуйкин** были уверены, что генерал Нилов постарается избежать каких-то тем, уйти от неприятных вопросов. Но Главный автоинспектор был откровенен. Вот честные ответы на вопросы, которые волнуют всех автомобилистов страны.

ПЛОХИЕ СЛОВА ПРО ХОРОШЕЕ ДЕЛО

– Как идет реформа в вашей организации? А то нам один министр объявил, что реформа полиции прошла успешно, второй – что она только-только началась... Сотрудников Госавтоинспекции в любом случае ругают по-прежнему.

– Критики в наш адрес много, и зачастую справедливой. Я не стал бы связывать ее с реформой – скорее с исполнением обязанностей нашими сотрудниками. В большинстве случаев претензии оправданны. Многие считают что в реформе главное – сократить персонал. Но это не так. Она призвана изменить, во-первых, отношение наших сотрудников к своим обязанностям, во-вторых, отношение граждан к полиции. Ведь было время, когда инспекторы стеснялись говорить, где они служат.

Но надеяться, что все в корне изменится за год-полтора, неверно. И поэтому министр говорит о том, что пройден только начальный этап, заложены основы системного подхода к решению глобальных задач.

– Действительно, сейчас автомобили почти не останавливают на постах «просто так». Может, людей не хватает?

– Сокращение прошло заметное. В Госавтоинспекции – на 24%, в ДПС чуть больше. Есть проблема с кадрами в небольших населенных пунктах. Численность персонала нам не увеличат, ищем решения. Например, создаем подразделения оперативного реагирования. Их быстро отправляем в район со сложной ситуацией. Мы запретили сотрудникам мерить скорость «фенами». Этими приборами нельзя зафиксировать



нарушение должным образом. Перемены идут, хотя не так быстро, как хотелось бы. Но, главное, население проявляет заинтересованность в повышении безопасности на дорогах. Хорошая тенденция – граждане активно помогают нам, особенно в профилактике нарушений.

– Стучат, что ли?
– Зачем же так! За рубежом это называют гражданской позицией. Люди звонят по телефону доверия: вижу, мол, такую-то машину, водитель ведет себя неадекватно. Недавно в Пскове наряд ДПС после звонка граждан задержал нетрезвого водителя автобуса, перевозившего детей!

– За рубежом сообщать о правонарушении давно считается нормой. Будет ли так и у нас?
– Если мы заинтересованы, чтобы никто из наших родных не попал в ДТП, придется пересмотреть свое отношение к таким информаторам. Вот в Кировской области добровольцы, которые объединились в гражданский патруль, сообщили, что водитель такой-то машины вышел из ресторана навеселе и сел за руль. Разве плохо, что вовремя задержали пьяного, который мог бы натворить бед?

Появились целые группы водителей, которые снимают злостных нарушителей на видеорегистраторы и потом пересылают нам файлы с записями. Петр Шкуматов, лидер «Синих ведерок», все время критикует нас: дескать, недостаточно быстро реагируем на сообщения активистов его движения... Но надо же разобраться! Да и процессуальные сложности есть.

– Если вижу безумца на дороге, куда должен позвонить? По номеру 112?
– Единого по всей стране телефона доверия нет. Но обещаю, что будет. Очень скоро.

ПАЛОЧНАЯ СИСТЕМА

– «Палочная» система еще существует? Недавно подписали очередной приказ о ликвидации такой практики...
– Не могу с уверенностью сказать, что от нее повсеместно отказались. Официально «палочек» нет. Но из материалов административных и уголовных дел знаю, что время от времени наших сотрудников задерживают за фальсификацию административных материалов. Раз так – значит, кто-то из начальства спустил план по протоколам.

– За техосмотр теперь отвечают страховщики. Жалко было расставаться с ТО?
– Нет, но вопрос надо ставить иначе. Дело не в том, кто контролирует, а в том, что и как. Техосмотр, сложившийся в конце 1990-х, не был идеальным, ведь проверяли автомобиль в конкретный момент. А что случится с ним через день, месяц? Лучше, если техосмотр будет совмещен с регламентными работами, необходимым ремонтом.

– Зря отменили талоны ТО?
– Считаем, что нужен некий стикер, подтверждающий прохождение осмотра, как во всех странах Европы. Такое предложение уже направили в правительство.

– Стоит ли передать прием экзаменов гражданским организациям, например автошколам?
– В большинстве европейских государств это все-таки обязанность дорожной полиции. Ведь мы рассматриваем экзамен не как услугу, а как функцию допуска водителя к участию в дорожном движении. И сегодня заинтересованы не только в повышении качества приема экзаменов, но и в совершенствовании обучения, отбора кандидатов и т. д. Работаем совместно с Минобразования и автошколами.

Зато от другой функции ГАИ готова отказаться: оформить ДТП, если не пострадали люди, можно и без полиции. А то две машины, слегка поцарапавшие друг друга, ставят весь город на уши! Решили, что в четырех регионах РФ в этом году пройдет такой эксперимент.

«ДЯДЯ СТЕПА»

– Выросла зарплата полицейских за год?
– Не за год, а одномоментно – в полтора раза и больше. В столице, например, старший лейтенант, прослуживший в ДПС шесть лет, получает примерно 45 тысяч рублей.

– Тяжело попасть на службу в ГАИ?
– У нас высокие требования к кандидатам. В частности, необходимо высшее или среднее специальное образование, ведь сотрудники получают офицерские звания. Инспектор должен быть спортсменом, мастером вождения, профессионалом-юристом, психологом, уметь общаться с людьми. У него на вооружении компьютер, видеокамера, смартфон, еще множество сложных приборов.

– За взятку вылетит?
– В таком случае сразу заводится уголовное дело, тут разговор особый. Но можно, как вы говорите, вылететь и просто с формулировкой «по недоверию».

– Если указать в конце протокола: «Инспектор вымогал у меня взятку», это не означает, что его немедленно уволят?
– Нет, конечно, – будет проведено расследование. Мы готовим единый документ, который регламентирует действия сотрудников ДПС в общении с водителями. Нужно, чтобы обязательно велась видеозапись.

– А правда ли, что у каждого начальника отдела в столе лежат подписанные всеми сотрудниками заявления об увольнении?
– Однозначно нет! Это бессмысленно: в принципе, если начальник потребует, сотрудник может написать такое заявление об увольнении задним числом. Так теоретически могут поступить в любой организации. Зачем же держать в столе готовые заявления, нервировать людей?

– Многие считают, что водитель и инспектор – по разные стороны баррикады: мы убегаем, вы догоняете, как в известном фильме...
– Да нет никакой «баррикады»! Все, кто сегодня на дороге, должны быть одинаково заинтересованы в порядке. Если водитель увидел неладное, пусть сфотографирует, опишет ситуацию, отправит нам письмо через сайт gibdd.ru. Примем меры.

Дайте нам эту информацию! Как мы сможем избавиться от негодяев, если вы не поможете их разоблачить? Как остановить пьяного, который садится за руль? И все общественные организации, как бы мы их ни ругали, делают большое дело – держат нас в тонусе. ЗР

Виктор Иванович НИЛОВ
Родился 23 марта 1955 года в Ленинграде. В 1977 году окончил инженерно-строительный институт по специальности «автомобильный транспорт» и тогда же оправился служить в управление Госавтоинспекции (УГАИ) Ленинграда и области. Прошел все ступеньки от инженера до заместителя начальника УГИБДД. С 2007 года работал в Москве, в ДОБДД МВД РФ. С 2011-го – начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ. Генерал-лейтенант полиции.

ЗАДЕРЖКА РЕЙСА

Ожидание сотрудника ГИБДД после аварии, оказывается, может дорого обойтись. Как виновнику ДТП избежать непредвиденных издержек, объясняет **Сергей Смирнов**.

Прошлой зимой Анна А. впервые в своей жизни попала в аварию. Не по своей вине – но какая разница? Ее беленькая «Тойота» с подбитым крылом замерла поперек дороги... Пока они с виновником аварии ждали вызванный экипаж ДПС, на перекрытой полосе скопилась вереница троллейбусов (легковушки объезжали это место по встречной). А гаишники всё не ехали и не ехали! Прошло больше двух часов, когда они наконец-то объявились и составили протокол. Анну признали виновницей аварии.

А через полгода после этого она получила иск из Мосгортранса с требованием заплатить почти 28 000 рублей за ущерб от вынужденного простоя общественного транспорта. Дескать, учинила аварию, преградила путь, а потому должна отвечать и за простой троллейбусов.

Первая мысль, которая наверняка возникает у обычного автомобилиста, – в чем же вина Анны? Действовала по правилам: осталась на месте аварии и дожидалась инспектора. Тронешься с места – лишишься прав на год или вообще загремишь на 15 суток. У инспектора вообще должен быть норматив на прибытие. Если Мосгортранс понес убытки, то пусть адресует свои претензии законодателям или ГАИ.

Ход мысли в целом верный, но есть нюансы.

САМ СЕБЕ ГЕОДЕЗИСТ

Пункт 2.5 ПДД обязывает водителя после ДТП незамедлительно остановиться, включить аварийную сигнализацию и выставить аварийный знак. После этого – оказать при необходимости первую помощь и вызвать скорую. Затем – внимание! – «освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно». И только потом участник ДТП должен обратиться в полицию и ожидать приезда инспектора.

Конечно, если нет пострадавших в аварии, можно оформить ДТП самостоятельно: составить схему, провести замеры и подъехать на ближайший пост ДПС, чтобы ее заверить. Либо вовсе воспользоваться европротоколом. Вот только любая самодеятельность возможна лишь при определенных условиях и, что скрывать, чревата трудностями в будущем. Получить деньги со страховой компании при самостоятельном оформлении аварии крайне сложно.

Согласитесь, виновник аварии редко признает свою вину. А уж определить стоимость повреждения на глазок, чтобы потом получить выплату ОСАГО по европротоколу, и вовсе готовы немногие. Где взять рулетку, лист бумаги, как уговорить свидетелей дать свои



координаты? Я уж не говорю о том, что далеко не каждый знает, как составить схему аварии, как производить замеры. А любое упущение может вылиться в отказ выплатить страховку... Получается, и оставаться на месте ДТП нельзя, и покидать его нежелательно.

А ИНСПЕКТОР НИ ПРИ ЧЕМ

Но переложить на инспектора ДПС ответственность за то, что в результате ДТП встали троллейбусы, не получится. Дело в том, что сейчас отсутствуют какие-либо нормативы, которые обязывают дорожную полицию оперативно реагировать на вызовы пострадавших в авариях. В 2002 году министр внутренних дел РФ подписал приказ, отводящий на прибытие инспектора к месту аварии 20 минут в городах и на федеральных дорогах, а в остальных местах – час. Но это при наличии пострадавших. А для аварий, в которых повреждено только железо, никаких нормативов не ввели. Впрочем, даже установленные нормативы не соблюдались, и в 2008 году их отменили.

> НАША СПРАВКА
>
> В 2011 году Мосгортранс предъявил 1871 претензию, по ним добровольно возмещено 2 556 938 руб.; по 482 исковым заявлениям в судебном порядке взыскали 3 566 328 руб.

Поэтому прибывают сотрудники ГИБДД на место аварии по мере своих сил, возможностей... и желания. Конечно, когда есть пострадавшие, они спешат, но если заранее знают, что повреждены лишь автомобили, – настоитесь. В любом случае они никаких законов и приказов не нарушают и спрашивать с них не за что.

Увы, не приходится рассчитывать и на покрытие убытков перевозчиков страховкой ОСАГО. Ведь в Законе об ОСАГО записано, что «не считается страховым случаем... обязанность по возмещению упущенной выгоды».

Итак, чтобы избежать неприятностей в будущем, все-таки лучше убрать машину с проезжей части. Но сначала сделайте самостоятельно замеры, составьте схему ДТП. Вот несколько простых рекомендаций.

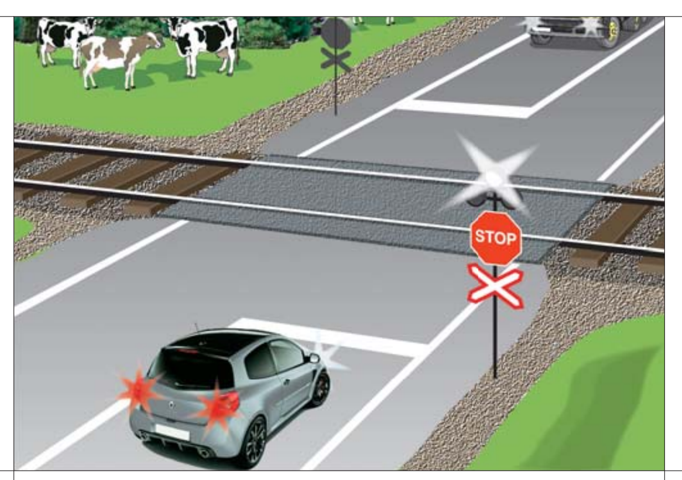
ПОЛИЦИЯ НЕ НУЖНА

1. На листе бумаги (можно воспользоваться бланком извещения о ДТП – они прилагаются к полису ОСАГО) схематично изобразите автомобили, их расположение на проезжей части и направление движения.
2. Укажите место столкновения (можно назвать несколько таких мест, если мнения участников происшествия расходятся).
3. Сделайте замеры. Нет под рукой рулетки – можно измерить шагами. На каком расстоянии машины друг от друга? А от края проезжей части? Как они располагаются на полосах движения? Не забудьте сделать привязку к какому-нибудь стационарному объекту (мачта освещения, дом, магазин и т. п.).
4. Если есть следы ДТП (следы торможения, осколки стекол), зафиксируйте их на схеме.
5. Все замеры желательно производить в присутствии свидетелей.
6. Схему дайте подписать каждому из участников ДТП, укажите данные свидетелей.
7. Фотокамерой мобильного телефона сфотографируйте машины, место ДТП. Чем больше фото, сделанных с разных ракурсов, тем лучше.

После этого автомобили лучше убрать к краю проезжей части, чтобы они не мешали проезду. Теперь можно спокойно ждать прибытия наряда ДПС (если вы за это время не договорились совместно отправиться на ближайший пост или оформить аварию по европротоколу).

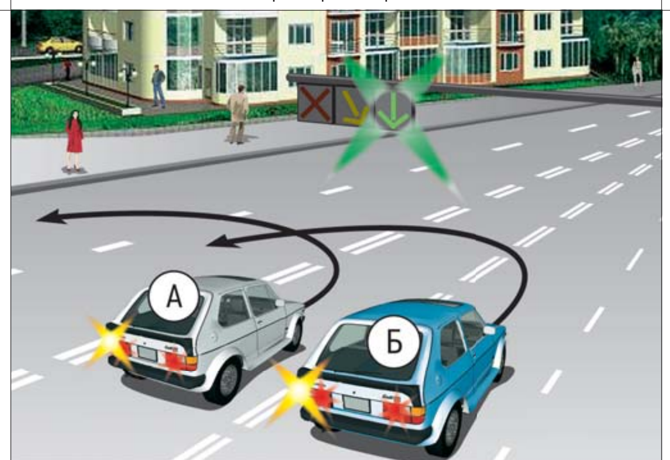
А вот Анне А., скорее всего, придется заплатить Мосгортрансу. В своей истории она оказалась крайней, и на нее спишут все убытки. Хотя мы попробуем за нее побороться. Раз предприятие нашло лазейки в законах, мы тоже пошелестим страницами кодексов и правил. Если найдем, за что зацепиться, непременно оповестим читателей. **ЗР**

Задачи подготовили **Дмитрий Митрошин** и **Олег Воеводов** (иллюстрации).



I. Как должен действовать водитель легкового автомобиля при приближении к переезду?
1 – остановиться у стоп-линии и, убедившись, что к переезду не приближается поезд, продолжить движение через железнодорожные пути
2 – убедившись, что к переезду не приближается поезд, не тормозя, продолжить движение через железнодорожные пути
3 – остановиться у стоп-линии и для продолжения движения дождаться зеленого сигнала светофора

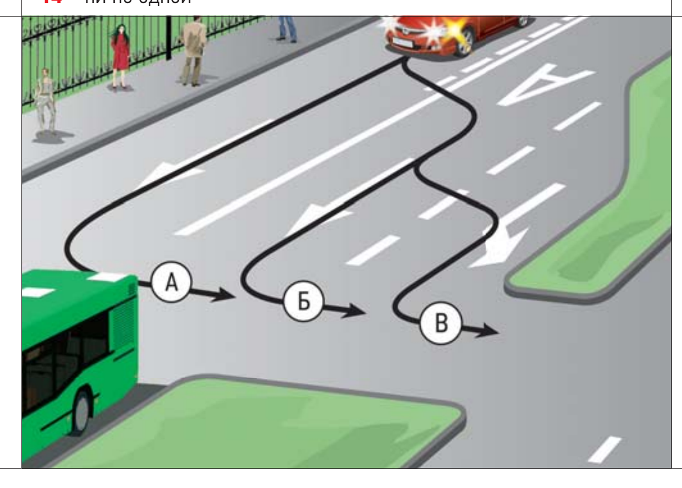
II. Из какого положения можно выполнить разворот?
4 – А
5 – Б
6 – А или Б
7 – разворот запрещен





III. Водитель автопоезда собирается повернуть налево на тесном перекрестке. Как ему поступить?
8 – сдать правее, увеличив радиус поворота
9 – слегка срезать поворот
10 – отказаться от выполнения маневра и найти другое подходящее место

IV. По какой траектории разрешено повернуть налево?
11 – А
12 – Б
13 – В
14 – ни по одной



шло, ему необходимо немедленно освободить перекресток, чтобы не создавать помех другим участникам движения. Не дожидаться зеленого сигнала светофора разрешает пункт 13.7 Правил. Движение задним ходом на перекрестке запрещено (пункт 8.12).
Выехав на перекресток и остановившись из-за затора, водитель попал под действие части 1 статьи 12.13 КоАП РФ, предусматривающей штраф 1000 рублей.

VI. При мигающих желтых сигналах светофора перекресток является нерегулируемым, поэтому водители обязаны подчиняться требованиям знаков приоритета.

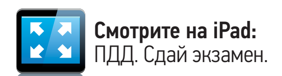
Знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» запрещает движение без остановки перед стоп-линией (если ее нет – перед краем пересекаемой проезжей части).

В данном случае водитель «Газели», проигнорировавший требование остановиться перед стоп-линией, будет наказан по части 1 статьи 12.16 КоАП РФ (предупреждение или штраф 300 рублей). Следует также иметь в виду, что невыполнение данного требования при запрещающем сигнале светофора грозит 800-рублевым штрафом (часть 2 статьи 12.12).

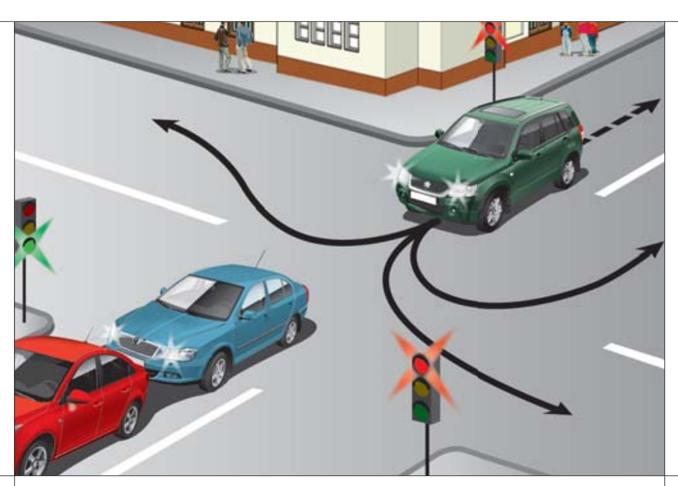
VII. Пункт 11.2 Правил запрещает обгонять ТС, производящие обгон или объезд препятствия, не позволяющего продолжить движение по данной полосе (см. определение термина «препятствие» в пункте 1.2). Если грузовик сможет осуществить маневр, не выезжая на встречную полосу, припаркованный автомобиль не будет рассматриваться как препятствие, а обгон – подпадать под запрет, указанный в пункте 11.2.

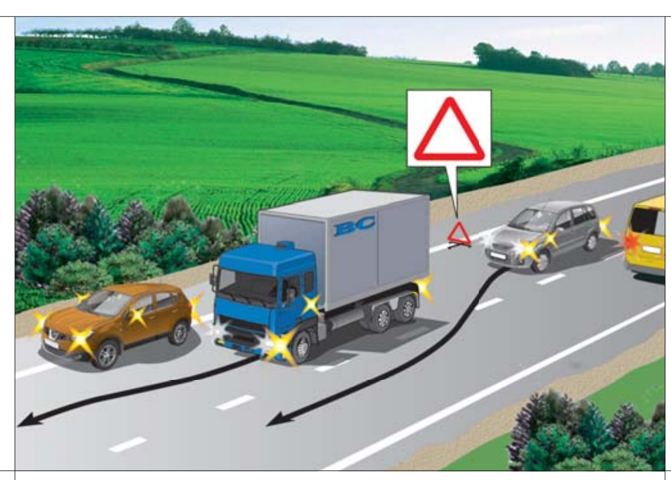
Обгон транспортного средства, выполняющего обгон или объезд препятствия, связан с запрещенным выездом на встречную полосу, поэтому чреват лишением права управления транспортными средствами на срок от 4 до 6 месяцев (часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ).

VIII. Запрет на употребление алкоголя либо иных вызывающих опьянение веществ после ДТП, к которому причастен водитель, до проведения освидетельствования на состояние опьянения или до решения об освобождении от такого освидетельствования прямо указан в пункте 2.7 Правил.
Игнорирование данного запрета наказывается лишением права управления транспортными средствами на срок от 1,5 до 2 лет (часть 3 статьи 12.27 КоАП РФ).



Смотрите на iPad:
ПДД. Сдай экзамен.





V. Водитель вынужден остановиться на перекрестке из-за затора. Когда зажегся красный свет, он не успел покинуть перекресток. Как ему поступить теперь?

15 – дождаться, когда дорога впереди освободится, и продолжить движение

16 – повернуть направо, налево или развернуться

17 – повернуть направо, налево, развернуться или сдать назад

18 – выполнить любое из перечисленных действий, дождавшись разрешающего сигнала светофора

VI. Кто из водителей правильно остановился перед знаком?

19 – оба

20 – водитель «Газели»

21 – водитель легкового автомобиля

22 – останавливаться нет необходимости

VII. Разрешено ли в этом случае выполнить обгон?

23 – разрешено

24 – разрешено, если грузовик останется в пределах своей полосы

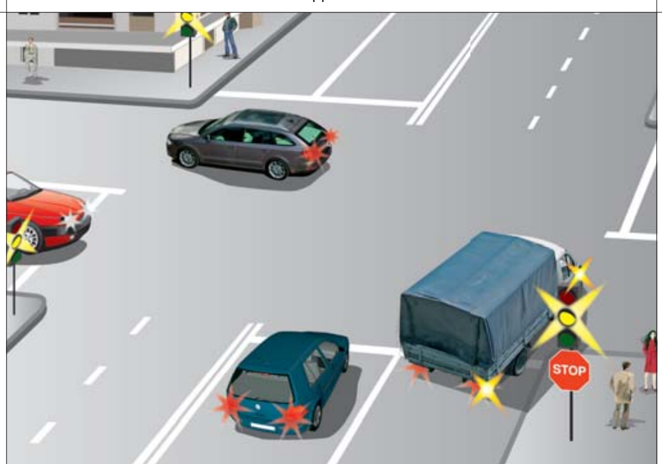
25 – запрещено

VIII. Разрешено ли употреблять алкоголь после ДТП, в результате которого транспортное средство повреждено настолько, что водитель не сможет им управлять?

26 – разрешено, но после прибытия экипажа ДПС

27 – разрешено при условии, что после этого содержание алкоголя в крови не превысит 0,3 промилле

28 – запрещено





Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 2, 7, 8, 13, 16, 21, 24, 28.

I. Пункт 15.4 Правил обязывает водителя остановиться перед знаком 2.5 «Движение без остановки запрещено» только в случаях, когда движение через переезд запрещено. Показанный на рисунке бело-лунный мигающий сигнал светофора разрешает двигаться через переезд (пункт 6.9). *В случае движения через переезд, не оборудованный шлагбаумом, на запрещающий сигнал светофора водитель привлекается к ответственности по части 1 статьи 12.10 КоАП РФ: штраф 500 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 3 до 6 месяцев.*

II. При включенных реверсивных светофорах линию разметки 1.9 разрешено пересекать с любой стороны, но только в том случае, если она разделяет полосы, по которым движение разрешено в одном направлении (пункт 6.7 Правил). Таким образом, пересекать ее для движения в противоположном направлении запрещено. *Проигнорировав запрет, водитель рискует быть оштрафованным на 1000–1500 рублей за разворот в нарушение требований дорожной разметки (часть 2 статьи 12.16 КоАП РФ).*

III. Срезать поворот категорически нельзя, так как в этом случае придется выехать на встречную полосу дороги, что запрещено разметкой и пунктом 8.6 Правил. Вместе с тем пункт 8.7 допускает для крупногабаритных ТС возможность выполнять маневры не из соответствующего крайнего положения, чем может воспользоваться водитель автопоезда. И ему не придется искать для выполнения маневра другое место. *Выезд на встречную полосу в показанном случае грозит лишением права управления транспортными средствами на срок от 4 до 6 месяцев (часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ).*

IV. Для поворота налево выделена специальная полоса, обозначенная разметкой 1.18 в виде стрелки соответствующего направления. Пункт 18.2 Правил разрешает в таких случаях кратковременный выезд на полосу, предназначенную для маршрутных ТС. *За выполнение маневра из любого другого положения, кроме как из крайней левой полосы, часть 2 статьи 12.16 КоАП РФ предусматривает штраф от 1000 до 1500 рублей.*

V. В показанной ситуации водитель вообще не должен был выезжать на перекресток (пункт 13.2 Правил). Но раз уж так произо-

АВТОПРОМ – В ЛИДЕРАХ РОСТА

За 20 лет в российской экономике возникли совершенно новые отрасли, одна из которых – автомобилестроение в его сегодняшнем виде. Значение автопрома оценил **Игорь Моржаретто**.

Чтобы понять масштабы перемен, я не стал ворошить отчеты Росстата за 20 лет, а взял несколько свежих экономических исследований («РБК.Рейтинг», «Форбс»), а также ежегодный рейтинг «Эксперт-400» (2012). И вот что выяснил. В последние десятилетия, как ни странно, лидировала по темпам модернизации не нефтянка, а черная металлургия. А дальше идет как раз автопром – он сумел перестроиться благодаря активной политике государства.

Промсборка, которую на первых порах не ругал только ленивый, создала в России совершенно новую отрасль. Если семь лет назад доля иномарок на рынке составляла меньше половины общего объема продаж, то сейчас на них приходится свыше 70%. Три четверти этих автомобилей собраны в России. В 2011 году у нас выпустили более 1 млн. машин зарубежных марок!

Вторая серия соглашений по промсборке, по мнению замминистра промышленности и торговли Алексея Рахманова, даст толчок не только к возникновению более крупных предприятий (свыше 300 тыс. машин в год), но и к появлению нормальных поставщиков компонентов. Инвестиции в «запчасти» до 2020 года составят не менее 5 млрд. долларов. По прогнозам, за это время появится три-четыре крупных завода двигателей и коробок передач, множество других производств. К 2020 году в России станут выпускать свыше 3 млн. автомобилей в год.

Но и сейчас впереди те компании, которые сумели наладить производство в РФ (автосборочные, компонентные). Среди 46 компаний машиностроительного профиля в рейтинге «Эксперт-400» мы насчитали полтора десятка производящих автомобили. Еще восемь компаний из списка четырехсот – это ведущие поставщики комплектующих, представители розничных сетей по продаже автомобилей. Пять компаний попали в прошлом году в двадцатку наиболее динамично развивающихся: «Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус» (темп прироста 363,8%), «Скания-Русь» (+ 192%), «Джи Эм Авто» (+ 126%), «Вольво Восток» (+ 102%) и «ПСМА Рус» («Пежо», «Ситроен», «Мицубиси», + 87,3%). Практически все передовики показали за прошедший финансовый год серьезный рост и пошли в рейтинге вверх.

В отрасли еще есть резервы роста, и немалые. Во-первых, уровень автомобилизации в России пока гораздо ниже, чем даже в странах Восточной Европы (270 авто на тысячу жителей против 400–450). Во-вторых, зарубежные компании только разворачивают мощности в России, рассчитывая не только на ее потребности, но и на рынки соседних стран: сначала СНГ, затем Восточной Европы, Азии. Словом, перспективы есть. ЗР



КРУПНЕЙШИЕ КОМПАНИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПО ОБЪЕМУ РЕАЛИЗОВАННОЙ ПРОДУКЦИИ
(на основе рейтинга «Эксперт-400»)

Место в 2012 году среди 400 крупнейших компаний РФ	Место в 2011 году	Компания	Объем реализации в 2011 году, млрд. руб.	Объем реализации в 2010 году, млрд. руб.	Темп прироста, %
35	–	«Фольксваген Груп Рус» (завод в Калуге)	200	116,3	72
39	38	АВТОВАЗ	175	137,6	27
49	55	«Группа ГАЗ»	132,4	96,7	37
53	70	группа «АВТОТОР» (заводы в Калининградской области)	127	82	55
58	78	группа компаний «Рольф» (дилер)	119,7	74,7	60,4
65	79	КамАЗ	106,8	73,7	44,8
76	264	«Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус» (завод в Санкт-Петербурге)	97,8	21	363,8
92	97	«Форд мотор компани» (завод в Ленинградской области)	74,8	55,5	34,8
97	114	группа компаний «Автомир» (дилер)	69,9	49,1	42,2
98	99	группа «Соллерс» (заводы в Елабуге, Заволжье, Набережных Челнах, Ульяновске, Владивостоке)	69,5	55,3	25,8
107	158	«Автофрамос» (завод «Рено» в Москве)	62,9	36,2	73,6
145	–	«Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус» (завод в Санкт-Петербурге)	47,7	–	–
146	180	«Авилон АГ» (дилер)	47,7	31,8	49,9
165	198	холдинг «Атлант-М» (дилер)	41,6	29,4	41,4
185	306	«Вольво Восток» (производство грузовиков в Калуге)	36,4	18	102,1
216	370	«Джи Эм Авто» (завод в Санкт-Петербурге)	30	13,3	126,1
228	250	СП «Бизнес Кар» (дилер)	28,3	22,6	25,3
235	305	«Нокиан Шина» (завод в Ленинградской области)	27,7	18	53,4
243	357	«ПСМА Рус» (завод в Калуге)	25,9	13,8	87,3
254	–	«Скания-Русь» (производство грузовиков в Санкт-Петербурге)	24,3	8,3	192
293	368	«Джи-Эм-АВТОВАЗ» (завод в Тольятти)	21,5	13,3	61,7
369	–	«Мишлен» (завод в Московской области)	15,9	10,4	54
370	–	«Дженсер» (дилер)	15,9	10,6	50,5
388	–	«Мэйджор Авто Центр» (дилер)	14,7	10,1	44,8


КУПИ АВТО За рулем RU
www.kupiauto.ru
ВАШ ЛИЧНЫЙ ЭКСПЕРТ
В ВЫБОРЕ АВТОМОБИЛЯ
ВСЕ МОДЕЛИ "ГОЛЬФ"-КЛАССА
ЗА НАЛИЧНЫЕ ИЛИ В КРЕДИТ?
КРОССОВЕРЫ ДО 1 МЛН
ЛУЧШАЯ ПОКУПКА ДО 650 ТЫС. РУБ.
ПОДЕРЖАННЫЙ ИЛИ НОВЫЙ?
КАКОЙ ВЗЯТЬ ВИДЕО-РЕГИСТРАТОР?
КУПИ АВТО За рулем
РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ
ВСЕ МИРОВЫЕ ПРЕМЬЕРЫ
МОСКОВСКОГО АВТОСАЛОНА
АУДИ-А1
ВСЕ, ЧТО НАДО ЗНАТЬ ПРИ ПОКУПКЕ
ВСЕ СКИДКИ И АКЦИИ
БМВ 7-Й СЕРИИ
ДЖИЛИ-ЭМГРАНД
СМАРТ
МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР
СКРОМНОСТЬ УКРАШАЕТ
2 раза в месяц:
тест-драйвы
новости автобизнеса
более 50 автомобилей
рекомендации по выбору автомобиля
реклама
16+





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Renault Master L2H2

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	**5548×2070×2486**
Объем грузового отсека, л	**10 300**
Снаряженная/полная масса, кг	**2002/3500**
Топливо/запас топлива, л	**ДТ/100**
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	**9,5/7,1/8,0**

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, 16 клапанов, 2,3 л, 74 кВт/101 л.с. при 3500 об/мин, 285 Н·м при 1500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
передний привод; 6-ступенчатая КП.

НА ВСЕ РУКИ МАСТЕР

Французская фирма представила седьмое поколение популярного в Европе фургона. **Сергей Клочков** делится впечатлениями о «Рено-Мастер», который вот-вот выйдет на работу и в России.

Первое знакомство с «Рено-Мастер» состоялось в 80-е годы, когда я работал на рижском заводе микроавтобусов РАФ. Тогда пассажирский вариант микроавтобуса приобрели как достойный подражания образец зарубежной техники. Помню, нас поразила компоновка трансмиссии: коробка передач спереди двигателя, установленного продольно, передний привод.

Сейчас «Рено-Мастер», представляющий уже седьмое поколение династии, совсем другой. Его выпускают и в переднеприводном варианте, с поперечно расположенным мотором и передним приводом, и с классической компоновкой: двигатель продольно спереди, привод на задние колеса. Дифференциал заднего моста за доплату оснащают блокировкой. (Кстати, автомобили такого класса с двумя разными типами привода производят только две фирмы: «Рено» и «Форд».) Кроме того, седьмой «Мастер» предлагает выбор из трех вариантов колесной базы и высоты кузова, двух 2,3-литровых дизелей с системой «коммон рейл». Первый, мощностью 101 л.с., устанавливают на фургоны с передним или задним приводом, а 125-сильный – только на заднеприводные машины. Особенно расчетливым на заметку: переднеприводный «Мастер» расходует лишь 7,8 л/100 км, – пожалуй, один из лучших показателей для своего класса.

Здорово и то, что оборудование, которое у конкурентов устанавливают за дополнительную плату, входит в базовую комплектацию «Мастера» (она обойдется минимум в 987 000 рублей). Антиблокировочная система и система стабилизации (для заднеприводных версий), электронное распределение тормозных усилий (EBV) и помощь при экстренном торможении (AFU), подушка безопасности водителя, полный электропакет, обитая текстилем со стороны кабины перегородка, сдвоенные задние колеса – это еще не полный перечень «бесплатных» благ.

В опциях числятся задний парктроник, бесконтактное отпирание дверей («свободные руки»), задние двери с углом открывания 270°, блокировка заднего дифференциала, кондиционер с фильтром тонкой очистки, подрессоренное сиденье водителя, ключ с отдельной кнопкой открывания дверей грузового отсека. Такие «мастера» стоят до 1 254 000 рублей. Чтобы облегчить предпринимателям покупку, в России действует программа Renault Business. Она предусматривает эксплуатацию фургонов корпоративными клиентами посредством лизинга с нулевой процентной выплатой по истечении срока договора.

В ходе презентации я опробовал 101-сильный фургон среднего размера, оснащенный подрессоренным водительским сиденьем, которое очень понравилось: эффективно гасит вибрации и колебания, причем вес водителя не имеет значения. Особенно приятно переезжать «лежачих полицейских». Но и в более простых версиях сиденье что надо – с регулировкой по высоте и поясничным подпором. Кабина изобилует множеством хранилищ для самых разных по размеру и назначению



В кабине масса ниш и карманов для вещей, необходимых водителю и экспедитору.





В качестве дополнительного оборудования предлагают подрессоренное сиденье с регулировкой в зависимости от веса водителя.

«Рено-Мастер» выпускают с кузовами трех размеров. Самый длинный автомобиль продают в заднеприводном варианте.

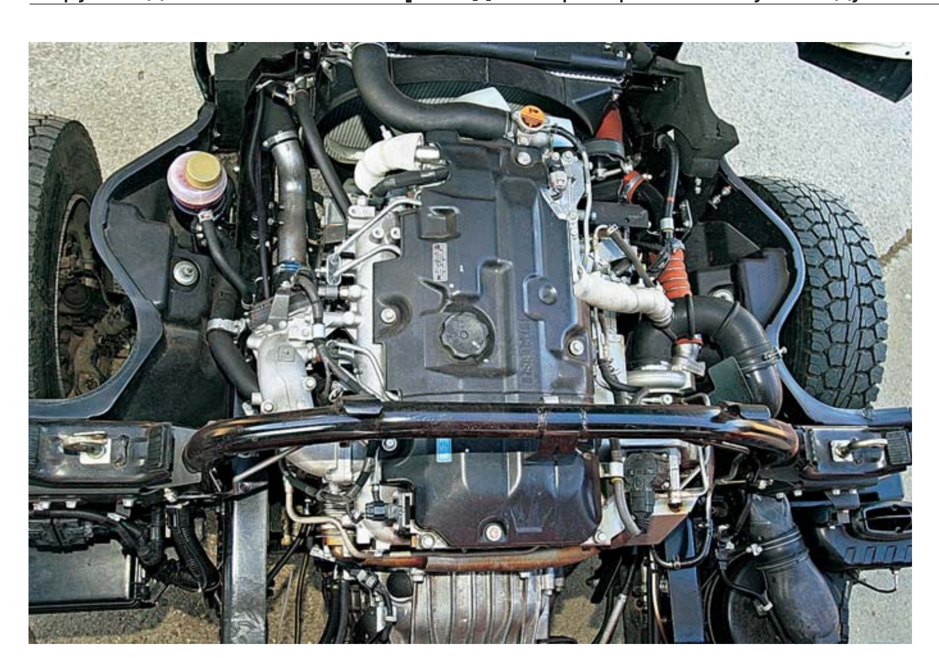
предметов: тут и ниши для документов, и карманы для мелочовки. В общем, уло́жите все, что необходимо водителю и экспедитору в повседневной работе. Обзорность – что вперед, что вбок, что в огромные зеркала заднего вида – превосходная.

Вдобавок ко всему руль регулируется по высоте, педали легкие и расположены удобно, привод рычага коробки передач четкий – словом, возникает ощущение, что ведешь не развозной фургон для города и окрестностей, а дорогой дальнобойный грузовик. Искренне желаю седьмому поколению «Рено-Мастер» семь футов под килем и долгого плаванья по дорогам России! ЗР



ОПОРА НА СЕРЕДНЯКА

«Мицубиси-Фусо Кантер» российской сборки получил новый дизель экостандарта Евро-4, став еще мощнее и грузоподъемнее. **Максим Приходько** проверил машину на ходу.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mitsubishi Fuso Canter,
изотермический фургон

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	8270×2600×3520
Колесная база, мм	4470
Снаряженная/полная масса, кг	3200/8500
Топливо/запас топлива, л	ДТ/100
Расход топлива, л/100 км	19
Максимальная скорость, км/ч	104
Радиус разворота, м	7,8

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 4,9 л, 132 кВт/180 л.с., 520 Н·м при 1500–2000 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, на продольных рессорах; рулевое управление – с гидроусилителем; тормоза – гидравлические, с вакуумным усилителем, ABS; стояночный тормоз – с разжимными колодками внутри барабана, на карданном валу; шины – 215/75R17,5.

ЦЕНА: от 1 500 000 руб.

«Кантер» выпускается на совместном предприятии FUSO KAMAZ Trucks Rus в Набережных Челнах с 2010 года. На презентации я поездил на изотермическом фургоне Carrier Xarios 600.

Управлять грузовиком очень комфортно. Рулевая колонка регулируется, боковые зеркала обогреваемые. Уровень масла показан на щитке приборов. Кабину поднимать не нужно.



Главные изменения спрятаны под беленькой трехместной кабиной. Мощность рядной «четверки» 4M50-5AT5 объемом 4,9 л благодаря регулируемому турбокомпрессору и интеркулеру возросла со 150 до 180 л.с. Соответствия стандарту Евро-4 (без этого сейчас в России ни один автомобиль не делают) достигли без добавки мочевины – применили нейтрализатор с сажевым фильтром.

Прибавка мощности потребовала обновления трансмиссии: доработали и главную пару, и карданные валы. С новым мотором машина берет на борт 5399 кг груза вместо прежних 4500 кг – запас прочности рамы позволил. Прибавка в весе потребовала пересмотреть обувку «Кантера». Шины подобрали модные, бескамерные, на 17,5 дюйма.

Все эти новшества достанутся потребителям в любом из девяти вариантов исполнения машины, от простецкого бортового грузовика до пижонского автопоезда грузоподъемностью 7700 кг. Машина, кстати, сертифицирована с оригинальным тягово-сцепным устройством и прицепом.

Принцип совместного предприятия FUSO KAMAZ Trucks Rus – продавать через дилерскую сеть уже готовый продукт, а не просто базовое шасси, как это делают другие производители. Кстати, шасси у «Кантера» предлагается с четырьмя вариантами исполнения колесной базы. Неудивительно, что «Мицубиси-Фусо Кантер» в 2012 году сумел отвоевать у конкурентов 28% рынка коммерческих грузовиков грузоподъемностью 6–8 т. ЗР



«Кантер» – единственный грузовик в этом сегменте, у которого рычаг 6-ступенчатой коробки вмонтирован в переднюю панель.

«Кантер» выпускается на совместном предприятии FUSO KAMAZ Trucks Rus в Набережных Челнах с 2010 года. На презентации я поездил на изотермическом фургоне Carrier Xarios 600.

Управлять грузовиком очень комфортно. Рулевая колонка регулируется, боковые зеркала обогреваемые. Уровень масла показан на щитке приборов. Кабину поднимать не нужно.



Главные изменения спрятаны под беленькой трехместной кабиной. Мощность рядной «четверки» 4M50-5AT5 объемом 4,9 л благодаря регулируемому турбокомпрессору и интеркулеру возросла со 150 до 180 л.с. Соответствия стандарту Евро-4 (без этого сейчас в России ни один автомобиль не делают) достигли без добавки мочевины – применили нейтрализатор с сажевым фильтром.

Прибавка мощности потребовала обновления трансмиссии: доработали и главную пару, и карданные валы. С новым мотором машина берет на борт 5399 кг груза вместо прежних 4500 кг – запас прочности рамы позволил. Прибавка в весе потребовала пересмотреть обувку «Кантера». Шины подобрали модные, бескамерные, на 17,5 дюйма.

Все эти новшества достанутся потребителям в любом из девяти вариантов исполнения машины, от простецкого бортового грузовика до пижонского автопоезда грузоподъемностью 7700 кг. Машина, кстати, сертифицирована с оригинальным тягово-сцепным устройством и прицепом.

Принцип совместного предприятия FUSO KAMAZ Trucks Rus – продавать через дилерскую сеть уже готовый продукт, а не просто базовое шасси, как это делают другие производители. Кстати, шасси у «Кантера» предлагается с четырьмя вариантами исполнения колесной базы. Неудивительно, что «Мицубиси-Фусо Кантер» в 2012 году сумел отвоевать у конкурентов 28% рынка коммерческих грузовиков грузоподъемностью 6–8 т. ЗР



«Кантер» – единственный грузовик в этом сегменте, у которого рычаг 6-ступенчатой коробки вмонтирован в переднюю панель.

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

«Унимог» может многое, в том числе тянуть, не удивляйтесь, вагоны. Последней версией такого «Мерседеса» таскал составы бывалый машинист **Максим Сергеев**.



Подобные машины мы впервые закупили к Олимпиаде 1980 года, и часть их, отправившись обслуживать метрополитен, работает там до сих пор. Но за тридцать с лишним лет многое изменилось, хотя конструктивно «Унимог» – все та же помесь грузовика с трактором, отличающаяся пружинной подвеской с огромными ходами и фантастической проходимостью. Нынешний «паровоз» соорудили из популярного среднетоннажника U400, который снабдили кучей пневмобаллонов, парой железнодорожных осей и сцепок. По заявлениям производителя, именно эта модификация способна буксировать до 1000 тонн! А это 12-13 вагонов.

Подкатные колесные пары – направляющие. Момент передают колеса с покрышками. Коэффициент сцепления в паре резина-сталь в шесть раз выше, чем в паре сталь-сталь. Стальные колеса поднимают и опускают при помощи гидропривода, причем давление определяет компьютер с учетом нагрузки. Собственная масса железнодорожного «Унимога» всего 12 тонн.

Двигатель заменять тепловозным не стали – стоит 238-сильная рядная «шестерка» «Мерседес-Бенц ОМ 906LA». Чтобы тягач мог стартовать с грузом в 200–500 тонн, в трансмиссию встроили гидродинамический трансформатор. Он усиливает крутящий момент в два с половиной раза, что позволяет «Унимогу» плавно трогаться без включения сцепления, предотвращая его износ. За гидротрансформатором двойное сцепление и автоматизированная коробка «Теллигент» с восемью передачами вперед и шестью – назад. Максимальная скорость ограничена 90 км/ч, но это требование не железных, а обычных дорог для грузовиков.

Тронуть и разогнать 1000-тонный состав – полдела, важно его еще остановить. Для этого используют штатные вагонные пневматические тормоза. Чтобы заполнить воздухом все тормозные механизмы, на раме локомобиля смонтированы четыре ресивера по 85 л. Давление 8 бар обеспечивает компрессор с гидростатическим



Универсальный автомобиль способен заехать на полотно в любом месте и утянуть за собой 1000 тонн или 13 пустых вагонов.

«Унимогу», как и любому маневровому локомотиву, навесили сигнальные огни: три белых спереди и один красный сзади. Они автоматически переключаются, когда «Унимог» меняет направление движения.





Автоматические сцепки СА-3, подкатные направляющие пары и штуцеры тормозной системы есть и спереди, и сзади.

На правах рекламы

«УНИМОГ» В РОССИИ

Организовать сборку «унимогов» пробовали не раз аж с 1988 года. Самая серьезная попытка была предпринята на ЗИЛе, но там всё быстро заглохло. И лишь в 2011-м «Даймлер» в Набережных Челнах сумел выпустить 11 машин. В ушедшем году планировалось сделать уже три десятка, все из машинокомплектов. В Европе 90% машин заказывают с автоматическими коробками и 10% – с полуавтоматами и механикой, у нас соотношение обратное.



На обычной дороге этот «уни» можно определить по зауженной колее (1520 мм) – такой же, как у российских железных дорог.

приводом. Производительность 540 л/мин. Всего запаса воздуха хватит для обслуживания 13 вагонов (52 оси).

Чтобы вскарабкаться на шпалы, «Унимогу» не нужен переезд, он способен стать на рельсы в любом месте – достаточно пяти метров прямого пути. Заехал, опустил направляющие, подцепил вагон – и трогай! На все про все пять-семь минут.

Эксплуатация маленького «уни» дешевле, чем маневрового тепловоза. Кроме того, его можно заставить и двор почистить, и в магазин сгонять. Ведь это автомобиль! Но, оставаясь королем универсальности, «Унимог» и оценен по-королевски. Этот экземпляр, с дополнительным оборудованием (снегоотвал и подметающие щетки), стоит около 16 млн. рублей. Говорят, на подобные уже есть заказы. Я рад: поезд тронулся. ЗР



Нужна ли межколесная блокировка легкому грузовичку? В наших условиях – непременно, считает **Вячеслав Субботин**.

НИ МИНУТЫ ПРОСТОЯ

Мотор визжит, колесо разбрызгивает снег и грязь, машина засела и ни с места. Легковушку можно подтолкнуть, а как быть с грузовичком? Выручит тягач или лебедка. Инженеры ГАЗа предложили иной вариант: заблокировать ведущий мост. Обратились к опытному производителю этих устройств – американской компании «Итон», установили ее изделие в корпус главной передачи. Проверили функциональность, прочность, ресурс – и одобрили для конвейера.

ГАЗ оснастил блокировками «Итон» всю линейку своих машин: для заднеприводных – опция, для 4×4 – базовая комплектация.

Конструкция блокировки ELocker проста и изящна (см. рисунок). Электромагнит смещает зубчатую муфту, скользящую по шлицам в корпусе дифференциала, она надвигается на шестерню полуоси. Всё, дифференциал заблокирован, теперь между колесами неразрывный вал. Можешь смело газовать. Выберешься из любой ловушки, если грязь, конечно, не до края окна.

«Итон», как большой мастер своего дела, основательно подошел к проекту. Собрал механизм из проверенных деталей, применяемых на большинстве машин американского рынка. Но конструкция оригинальная, иная, чем, например, для «Форда» или моделей GM. По требованию ГАЗа «Итон» поставил четыре шестерни сателлитов, так, как это исполнено на родной «Газели», чтобы можно было передавать большой крутящий момент. ELocker отлично вписался в заводской мост, просто монтируется и требует минимума доработок – одно отверстие в корпусе редуктора для проводов.

У ГАЗа есть и свои удачные решения по блокированию осей, но предпочтение отдали американскому ELocker: проще, дешевле, надежнее и, в конце концов, лучше. От первой встречи до первого конвейерного автомобиля прошло чуть больше года. По современным меркам хороший результат.

СКОЛЬЗКАЯ ТЕМА

На полигоне заводчане не стремились создать тепличные условия для тестирования своих машин. Всё как в жизни: и асфальт с ледяным катком, и глубокая колея в огромной грязной луже, и заснеженный проселок с глубоким снегом. Пробуйте!



Блокировку можно заказать не только на «Газель», но и на «Соболь». В варианте 4×4 она в штатной комплектации.

Шансов преодолеть такую колею без блокировки ведущей оси нет. Но с ней – пустяковое дело.



Подобный ELoker стоит, например, на всех автомобилях «Хаммер». Теперь и на «газелях».



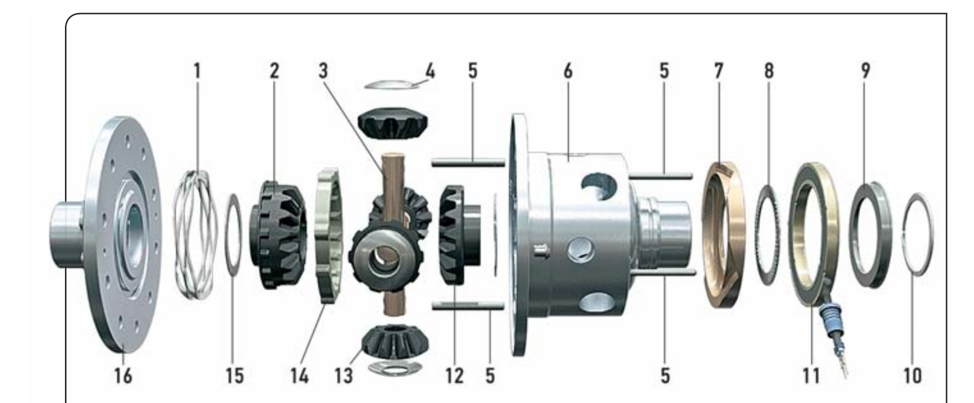
Включают блокировку кнопкой на скорости до 5 км/ч. Забыл выключить – сама вырубится при достижении 30 км/ч.



Самостоятельно поставить блокировку просто. Но не дают, только у дилера.



Опция у ГАЗа стоит всего 12 тыс. руб., у конкурентов – в разы больше.



Устройство блокируемого дифференциала ELocker: 1 – пружина, 2 – шестерня полуоси с блокирующим венцом, 3 – ось сателлитов, 4 – шайба сателлита, 5 – толкатель блокирующей муфты, 6 – корпус дифференциала правый, 7 – поворотная пластина, 8 – упорный подшипник, 9 – шайба, 10 – стопорное кольцо, 11 – электромагнит, 12 – шестерня полуоси, 13 – сателлит, 14 – подвижная блокирующая муфта, 15 – шайба шестерни полуоси, 16 – корпус дифференциала левый.

«ИТОНУ» БОЛЬШЕ 100 ЛЕТ

Американская промышленная корпорация Eaton входит в сотню самых успешных инновационных компаний мира. В 2011 году доход составил 16 млрд. долл., прибыль – 1,35 млрд. Штаб-квартира находится в Кливленде (штат Огайо, США). Биржевой символ на Нью-йоркской фондовой бирже: ETN. Представительства в 150 странах мира, 74 тыс. штатных сотрудников.

У компании несколько направлений: электротехника, гидравлика, компоненты для авиации и космических аппаратов, узлы и агрегаты для автомобилей. В последней части «Итон» гордится механическими и автоматическими коробками передач, сцеплениями, трансмиссиями для гибридных авто и компрессорами наддува (механические нагнетатели – суперчарджеры) и многочисленными конструкциями блокировок мостов и осей.

Джозеф Итон основал компанию в 1911 году, вложив в производство диковинных для того времени ведущих мостов с зубчатым, а не цепным приводом сумасшедшие деньги – 45 тыс. долл. Его продукцию с удовольствием стали приобретать почти все автостроительные компании США. На итоновском мосту катался знаменитый «Форд-Т».

Ныне детали и узлы «Итон» используют все мировые гранды автопрома. В этот ряд встала «Группа ГАЗ».

Ясное дело, если остановиться на подъеме одним колесом на асфальте, другим – на скользком булыжнике с корочкой льда, то со свободным дифференциалом не тронуться. Но стоило нажать кнопку блокировки, машина рванула с места, словно летом на разогретом шоссе.

В грязной колее я даже нарочно старался посадить ее поглубже. Казалось, не выбраться, придется звать коллег. Но нет, с блокировкой фургон поелозил немного из стороны в сторону, четыре колеса нашли зацеп и уверенно вытолкали машину на дорогу. Отменная опция – блокировка.

А теперь главное. Стоит такая штуковина всего 12 тыс. руб.! Захотел поставить ELocker на старенькую машину – пожалуйста, за небольшие деньги на любом сервисе ГАЗа. Самостоятельно установить не выйдет: по соглашению с заводом дилерские центры не продадут блокировку без монтажа. Наверное, это оправданно. Так проще контролировать качество сборки.

Если бы мне прямо сейчас нужна была «газелька», доплатил бы за «полный привод», не раздумывая. Лучше плохо ехать, чем хорошо толкать. ЗР

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

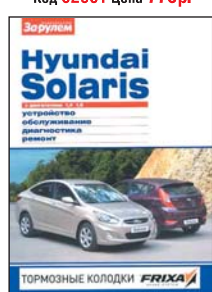
ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ http://shop.zr.ru/

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

Диагностика дизельных двигателей.
Код 02942 Цена 670р.



Hyundai Solaris (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код 02961 Цена 770р.



Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы.
Код 03166 Цена 620р.

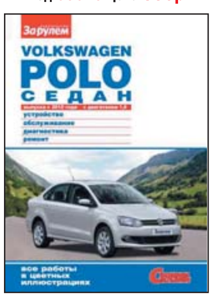


KIA RIO с 2011 г. (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код 02971 Цена 850р.

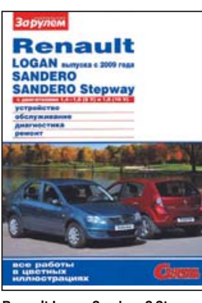
Система впрыска дизельных двигателей.
Код 03105 Цена 710р.



VW POLO с2010г. седан (с ДВС 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код 03026 Цена 850р.



НОВИНКИ ИЗДАТЕЛЬСТВА 2012 ГОДА



Renault Logan Sandero S.Stepway (с ДВС 1.4, 1.6(8V), 1.6(16V))
Формат: 210х285, 336с.
Код 02944 Цена 770р.



Автомобильный справочник «Bosch» 3-е издание
Формат: 180х120, 1280с.
Код 03218 Цена 1410р.



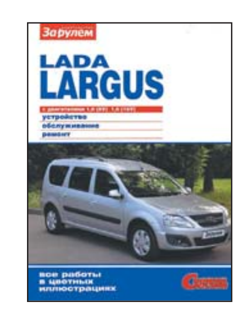
Lada Granta (с ДВС 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код 03130 Цена 610р.



Мужчинам до 16 - об автомобиле.
Формат: 205х205, 88с.
Код 03208 Цена 370р.



Renault Duster 4x2, 4x4 (с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 200х255, 320с.
Код 03172 Цена 700р.



Lada Largus (с ДВС 1.6 8V/16V)
Формат: 200х255, 288с.
Код 03264 Цена 700р.

Ручной ЭХОЛОТ - глубиномер Fisherman 130



Вы сможете одним нажатием кнопки точно определить глубину и наличие рыбы не только под вашей лодкой, но и в любом направлении куда вы направите его луч. Прочный водозащищенный корпус данной модели делает ее идеальным инструментом для рыбаков и моряков. Его не обязательно опускать в воду, его луч проходит даже через корпус лодки или через лед! Может быть использован и под водой на глубине до 30 метров. Диапазон рабочих температур от -30 С до +50 С. Питание: 4 батареи типа АА (в комплекте).

Код 02529 Цена 2550 р.

АВТОСКАНЕР OBD II



Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту **OBD-II**, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;
*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.

Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

Код 01727 Цена 4650р.

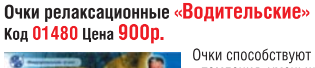
Электронная приманка рыбы

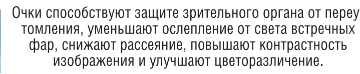
ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фишмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-900 метров.

Код 02089
Цена 1050р.

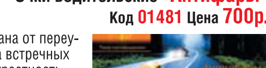
Очки релаксационные «Водительские»
Код 01480 Цена 900р.

Очки водительские «Антифары»
Код 01481 Цена 700р.





Очки способствуют защите зрительного органа от переутомления, уменьшают ослепление от света встречных фар, снижают рассеяние, повышают контрастность изображения и улучшают цветоразличение.





СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
- в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
- по SMS: отправьте на номер 2425

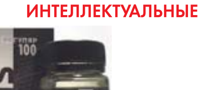
текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@tdzr.ru

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ





ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec *Универсал*
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,7 до 2,2 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01578 Цена 1150 р.

Suprotec *Универсал*
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 1,6 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 75 мл. Код 01580 Цена 900 р.

Suprotec *Люкс*
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 2,4 л (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы после 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01579 Цена 1400 р.

Suprotec *МКПП*
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код 01582 Цена 1150 р.

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ
Переплет: мягкий, полноцвет.

ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210х285, 216с. Код 01966 Цена 500р.

ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210х285, 272с. Код 01968 Цена 500р.

ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210х285, 269с. Код 01969 Цена 500р.

ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210х285, 296с. Код 01999 Цена 530р.

LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210х285, 240с. Код 01964 Цена 640р.

LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210х285, 296с. Код 01963 Цена 640р.

ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210х285, 224с. Код 01996 Цена 500р.

Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210х285, 319с. Код 02007 Цена 530р.

Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210х285, 296с. Код 02006 Цена 530р.

УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210х285, 224с. Код 02000 Цена 510р.

CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210х285, 352с. Код 01944 Цена 870р.

CHEVROLET LANOS (с ДВС 1,5i)
Формат: 210х285, 272с. Код 01945 Цена 870р.

CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200х260, 368с. Код 02609 Цена 870р.

DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210х285, 256с. Код 01946 Цена 870р.

HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210х255, 224с. Код 01953 Цена 870р.

HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210х255, 232с. Код 01952 Цена 870р.

ЖЕСТЬ КАЖДЫЙ ГОД

Может быть, 23 февраля на Центральном московском ипподроме все пройдет спокойно?













http://race.zr.ru

Столкновения в автоспорте запрещены. Пилотам предписана корректная борьба, и они уважают друг друга. Судьи нещадно карают любую грубость. Поэтому на ледовых трассах почти все аварии – случайность, а не чей-то злой умысел. Однако ни одна Гонка звезд без них не обошлась. Ну не получается на льду мирно разминуться со всеми! Честно говоря, мы не особо обольщаемся относительно предстоящего старта. Но убеждены, что зрители заполняют трибуны не ради того, чтобы полюбоваться уничтожением автомобилей. Впрочем, если таковое все же произойдет, вряд ли они сильно огорчатся.













1. 2011, Беговая. Жесткий контакт с бруствером на заднем плане в исполнении Владимира Череваня – это не авария, а езда в упоре. А вот «Калина» побывала в свалке.

2. 2008, Беговая. На низкий бруствер заскочить легко, спрыгнуть – трудно. Контакта с деревом удалось избежать, пострадали только кабели телекамер прямой трансляции.

3. 2011, Беговая. Результат касания внутренней бровки на входе в поворот. Колесами вверх – автор эпизода Алексей Васильев.

4. 2008, Беговая. Ранен? Убит! Такой контакт с бруствером не позволил экипажу двух Михаилов, Ухова и Илякова, продолжить выступление.













23 февраля 2013 года

РАСПИСАНИЕ ДНЯ (ПРИМЕРНОЕ)

ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ

9:00 Подъем, праздничный завтрак.
10:00 Тщательный выбор одежды в соответствии с погодой, сборы, наполнение термоса (пронос алкоголя на трассу запрещен).
11:00 Выезд.
12:00–13:00 Прибытие на место, покупка билетов в кассах Центрального московского ипподрома (для тех, кто не сделал этого раньше по Интернету, на сайте www.ticketpay.ru). Стоимость входного билета – 600 рублей. Дети в возрасте до 10 лет (в любом количестве) – бесплатно.
13:30 Начало приятного просмотра главной гонки зимнего сезона.
14:30–15:00 Ланч.
16.30–17:00 Окончание приятного просмотра, коллективное чествование победителей и призеров.
17:30 Произвольная программа.

ДЛЯ ГОНЩИКОВ

6:00 Подъем, спешный завтрак, нервотрепка.
7:00 Координация действий с командой, сборы, нервотрепка.
9:00 Прибытие на трассу, последняя проверка боеготовности машины, нервотрепка.
9:30–11:00 Завершение административной и медицинской проверок, техническая инспекция автомобиля, нервотрепка.
11:00–12:30 Тренировочные заезды, мелкий ремонт, нервотрепка.
12:30–13:30 Общение с соперниками, самая последняя проверка автомобиля, перекус на ходу, нервотрепка.
13:30 Выезд на торжественное открытие, сплошное удовольствие.
14:00–17:00 Участие в заездах (нервотрепка – для тех, кто ждет своей очереди), общение с соперниками, проверка, срочный ремонт (по мере надобности) или экстренное восстановление машины из руин.
17:00–18:00 Координация действий с командой, сборы, нервотрепка; для победителей и призеров – сплошное удовольствие и пресс-конференция.

5. 2009, Тушино. Эпизод финала. Не совсем чисто исполненный силовой прием. Соперника нужно лишь сдвинуть с траектории, а не везти, словно бульдозером.

6. 2008, Беговая. Это скольжение не перешло во вращение. Несмотря на множество передряг, «Рено» (№ 27) довез своего пилота Алексея Басова до финала.

2012, Беговая. На кинограмме классическая «крыша». К счастью, пострадал только автомобиль. Как ни странно, это был игровой эпизод: «Лада-Калина» Михаила Алешина толкнула «Ситроен-Саксо» Геннадия Брославского (№ 19) ненамеренно.





НАШ ЧЕЛОВЕК В МИРОВОМ РАЛЛИ

Подводим итоги традиционного опроса спортивных журналистов.

Главные российские чемпионаты и серии по-прежнему не в лучшей форме. Конкуренция в них невелика, оттого и ценность побед несколько снижена. Мы не сомневались, что участники нашего ежегодного опроса вновь отдадут первенство кому-то из тех, кто в минувшем сезоне успешно выступал за рубежом.

ИЗ КОГО ВЫБИРАЛИ

Основных кандидатов в анкете мы предложили таких: теперь уже двукратный чемпион Европы по ралли-кроссу Тимур Тимерзянов, призер этапов чемпионата мира по ралли Евгений Новиков плюс два юных пилота, отличившихся в формульных сериях, – Даниил Квят и Сергей Сироткин. К этим фамилиям коллеги добавили с десяток. В том числе, конечно же, Виталия Петрова, – само участие в Формуле-1 считается высоким достижением гонщика. А еще героя ралли-рейдов Эдуарда Николаева, победителя Гонки звезд «За рулем» Кирилла Ладыгина, действующего чемпиона страны по кроссу и кольцевым гонкам одновременно (!) Михаила Грачева.

Однако подавляющее большинство журналистов ставили на первое место Евгения Новикова. Ближайший преследователь Тимур Тимерзянов по сумме баллов отстал от него вдвое.

САМЫЙ-САМЫЙ

Гоночная история Евгения официально начинается с того, что его отец Максим разбил «Порше-911» по дороге из аэропорта домой. Так пришло осознание, что на быстрых машинах надо уметь ездить.

Максим Новиков в итоге стал призером чемпионата страны по ралли, а сына отправил в картинг.

В шестнадцать лет Женя дебютировал в ралли, в восемнадцать – в чемпионате мира, в двадцать два стал самым молодым пилотом за всю историю WRC, которому удалось дважды подняться на подиум.

Впрочем, о карьере Евгения мы недавно вкратце рассказали (ЗР, 2012, № 10). За эти месяцы он успел завоевать еще один подиум в чемпионате мира по ралли и подписать контракт на 2013 год с командой Qatar M-Sport WRT, получившей статус заводской. Интуиция нам подсказывает: не последний раз мы вручаем Новикову памятную «Нику». ЗР



ЛАУРЕАТЫ ОПРОСОВ «ГОНЩИК ГОДА»

1996 – Сергей Алясов (Тольятти)
1997 – Михаил Нарышкин (Москва)
1998 – Сергей Балдыков (Ижевск)
1999 – Сергей Успенский (Москва)
2000 – Михаил Ухов (Москва)
2001 – Александр Львов (Санкт-Петербург)
2002 – Айрат Шаймиев (Казань)
2003 – Владимир Чагин (Набережные Челны)
2004 – Алексей Васильев (Москва)
2005 – Виталий Петров (Выборг)
2006 – Алексей Дудукало (Москва)
2007 – Евгений Вертунов (Москва)
2008 – Кирилл Ладыгин (Екатеринбург)
2009 – Фирдаус Кабиров (Набережные Челны)
2010 – Виталий Петров (Выборг)
2011 – Даниил Квят (Уфа/Рим)



ВЫСТУПИЛИ МОЩНО

Российская команда «Esta Моторспорт», базирующаяся в Италии и выступающая в гонках GT, отметилась победой в марафонской гонке «6 часов Рима» на трассе в Валлелунге. Экипаж в составе Александра Скрябина, Алессандро Бальзана и Алессандро Гуиди на «Феррари-458 GT» опередил три десятка соперников, выиграв с отрывом более чем на круг.

Основную же часть сезона «Esta Моторспорт» провела в восьмиэтапной европейской серии «Феррари Челлендж», где стала лучшей среди команд. Александр Скрябин по сумме баллов – шестой в «Трофее Пирелли» и при этом победитель в зачете молодых пилотов. Алексей Басов также отличился в одном из зачетов: первое место в Кубке «Шелл», где состязалось более 20 гонщиков.

КАЛЕНДАРЬ

1–3.02 чемпионат и Кубок России по кроссу (багги, УАЗ, грузовики), Истра
2–3.02 чемпионат России по трековым гонкам (N-1600), Раменское
2–3.02 Кубок России по ралли, «УралАсбест», Свердловская область
2–3.02 Кубок России по трековым гонкам («Национальный»), Ижевск
8–9.02 Кубок России по ралли, «Псковская зима»
9–10.02 чемпионат и Кубок России по трековым гонкам (N-1600, «Национальный»), Самара
15–17.02 чемпионат и Кубок России по ралли, «Пено», Тверская область
16–17.02 Кубок России по трековым гонкам («Национальный»), Азнакаево, Татарстан
16–17.02 Кубок России по трековым гонкам («Национальный»), Оренбург
22–23.02 Кубок России по ралли, «Малахит», Кыштым, Челябинская область
22–23.02 Кубок России по трековым гонкам («Национальный»), Череповец
23.02 Гонка звезд «За рулем», Москва, Центральный ипподром
23–24.02 чемпионат России по кроссу (легковые), Иркутск
23–24.02 Кубок России по кроссу (легковые, грузовики), Рязань
24.02 традиционная гонка (А-1600), Тверь

НАЗВАЛИ ЛУЧШИХ

Российская автомобильная федерация провела ежегодную церемонию награждения чемпионов России по автоспорту в одном из залов выставочного комплекса «Крокус». В праздничной обстановке награды получили 40 лучших гонщиков страны.

Кроме того, отметили особые достижения в российском автоспорте. Рустем Терегулов удостоился приза за открытие автодрома Moscow Raceway и проведение на нем гонок мирового уровня. В номинации «Тренер-2012» поздравления принял Григорий Комаров, в прошлом выдающийся картингист, ныне наставник целой плеяды молодых пилотов. Самым перспективным гонщиком назван юный Никита Ситников – победитель первенства России по картингу и престижной международной гонки «Викинг-Трофи».





ОПЕРЕДИЛИ ВРЕМЯ

Впервые за многие годы еще до наступления нового года оглашен официальный календарь российских кольцевых гонок. Обычно это происходило весной, а окончательно утрясалось к середине лета.

Главным «распределителем» медалей и кубков по-прежнему остается серия RRC. Восьмиэтапный турнир стартует 11 мая на «Казань-Ринге» и финиширует 6 октября на «Смоленском кольце». Спорными остались места проведения двух этапов. Есть шанс, что гонки RRC поддержат визит в Россию этапа чемпионата мира WTCC.

В классах машин изменений нет, но ожидается небольшое дополнение – «митджеты» с двухлитровыми моторами, способные тягаться в динамике с техникой «Туринга».

ПРОДАЛИ КАРТИНУ

Картина кисти трехкратного чемпиона Формулы-1 Себастьяна Феттеля продана на благотворительном аукционе в Австрии за 16 000 евро. Автор в меру своих сил изобразил легендарный поворот «Красная вода» на трассе «Спа-Франкоршан». Поворот преодолевают два болида, за рулем одного Феттель, другим управляет Михаэль Шумахер.

Поражает высокая рыночная стоимость полотна. За действующий квадроцикл с автографами раллийного чемпиона мира и победителя «Дакара» Карлоса Сайнса и чемпиона DTM Бруно Спенглера удалось выручить всего 7700 евро.

Впрочем, не это главное. Все собранные средства пойдут на нужды граждан с ограниченными возможностями. А организовала и провела в шуточной форме аукцион редакция спортивной передачи одного из австрийских телеканалов.




MOTO.RU
-MAGAZINE



КТО ВЕРНЕТ КОРОЛЕВУ?

Во всем мире кольцевые гонки считаются самыми престижными соревнованиями, а заезды Формулы-1 – и вовсе королевским видом автоспорта. О том, почему у нас «кольцо» прозябает, размышляет Вадим Крючков.

Раньше было проще – любые проблемы российского «кольца» списывались на отсутствие стационарных автодромов. Действительно, какая там королева автоспорта, если гоняться негде! Рижская «Бикерниеки», киевская «Чайка» и другие объекты времен СССР оказались труднодоступной заграницей. Тем не менее многоэтапный чемпионат России радовал аж двумя классами формул. Он пережил миллениум и продержался почти до мирового финансового кризиса.

И вот – новейшая история. «Выборгская ракета» Виталий Петров стартует вместе с мировыми грандами, а на европейской части России отстроено пять толковых стационарных трасс. Расцвет? Увы, наоборот. Именно в антураже современных автодромов особенно заметно, что отечественные кольцевые серии далеки от передовых кондиций. Мало того, августейший вид и вовсе... скончался. Русских формулистов теперь можно встретить на гоночных уик-эндах в Италии, Германии, Испании, но только не в России.

Причины можно перечислять до бесконечности. Вспомнить про экономику, политику, смену поколений в автоспорте, поругать спортивные власти и несговорчивых спонсоров.

В чем-то критика будет справедливой, а в чем-то – обычной человеческой обидой. На деле же есть российский автоспорт, который пока не вписался в реалии современного мира. В чем это выражается?

Начну с трасс. Их строили с пониманием, что это бизнес не одного дня. Тут быстрой отдачи не жди. Планируют с прицелом на будущее, поэтому всё, что связано с автодромом, можно считать устойчивым формированием. Проблема с загрузкой. Люди, за нее ответственные, проявляют чудеса изобретательности, за что им низкий поклон. Трассы принимают этапы чемпионатов страны, презентации автопроизводителей, всевозможные любительские серии. На них всеми силами пытаются заманить зарубежных пилотов.

А отечественные команды и гоночные серии оказались, выражаясь языком физиков, элементами с очень коротким периодом полураспада. Бренды, что существуют в нашем автоспорте достаточно долго, по пальцам можно перечесть. А потому, из года в год наблюдая за нашим «кольцом», не могу избавиться от ощущения, что слежу за горсткой энтузиастов из секты, а не за системным явлением. Это верный признак того, что наш автоспорт еще не стал инструментом получения прибыли, каким является во всем мире.

С чем связываю надежды? С тем днем, когда один вид устойчивого бизнеса будет совмещен с другим, не менее устойчивым. То есть на российские гоночные трассы придут команды и серии, созданные всерьез и надолго. Кто заинтересован в таких устойчивых формированиях? Прежде всего крупные автопроизводители, использующие в борьбе за потребителя и автоспорт.

Прекрасный пример – «Рено». В минувшем году видел этап фирменной Мировой серии в Подмосковье. Это серьезно, это надолго. И очень мечтаю, чтобы этап прописался у нас. А еще в России собирают автомобили «Пежо», «Фольксваген», «Ниссан», «Шкода», «Форд», «Хёндэ», «Киа», «Шевроле», «Опель», БМВ. Рано или поздно эти гранды в битве за покупателя вспомнят и про автоспорт.

Жду, очень жду шагов от АВТОВАЗа. Когда, наконец, завод, чей экспортный потенциал невелик, сосредоточится не на зарубежных выступлениях, а на внутреннем рынке? Точнее, на действительно дешевой и толково организованной моносерии.

Вдохнуть жизнь в такую дорогую игрушку, как автоспорт, способен



только крупный бизнес. Будет интерес заводов – будет и кузовной чемпионат, и формула, не менее величественная и королевская, чем за рубежом.

Долго ли ждать? Говорят, страны БРИК самые перспективные для большого бизнеса. В Китае уже есть кольцевой чемпионат. Да, да, и весьма серьезный! Может быть, следующие – мы? ЗР

Попытка возродить отечественную формулу своими силами. Спасибо за упорство, но хочется так, как это делает автопроизводитель (см. фото на заставке).

Кольцевая трасса под Волоколамском. Мировая серия «Рено» – магнит для зрителей.

Та же трасса, Формула-«Россия». Сказать, что яблоку негде упасть, язык не повернется.

ОПЯТЬ СЕБАСТЬЕН

Великий французский пилот не собирается бороться за титул в нынешнем году. Но наш корреспондент **Вадим Крючков** снова пророчит в чемпионы Себастьена.



Шансы примерить корону у француза велики. Только не у Лоэба, а у его тезки Ожье. Мощный концерн «Фольксваген» возвращается в чемпионат мира по ралли. Пышные презентации модели «Поло R WRC» – лишь надводная часть айсберга. А в глубине скрыт огромный объем работ по доводке автомобиля и бесконечные тесты.

Кокетливые заявления представителей фирмы о пристрелочном характере сезона и отсутствии максимальных задач можно и нужно (!) расценивать как страховку от неудач в начале сезона. Ох, неспроста тест-пилот, а по совместительству и первый пилот команды Себастьен Ожье намотал на тестах дистанцию длиной в полноценный чемпионат. Концерн не будет рисковать репутацией марки «Фольксваген».

Убежден, на этапах нынешнего чемпионата мы увидим не сырую машину-новичка, а вполне конкурентоспособный болид. Все, что надо, отлажено и работает надежно. И отладка эта длилась не один год: опыт дочерней «Шкоды», оккупировавшей подиум раллийной серии IRC, разумеется, не пропал даром.

На схожие выводы наводит и трио пилотов «Фольксвагена». Себастьен Ожье и Яри-Матти Латвала – гонщики быстрые, жадные до побед, но доселе не познавшие радость чемпионства. Таких приглашают не для пристрелки и доводки. Тем паче, что компанию им составит не статист, а двукратный победитель раллийной серии IRC Андреас Миккельсен. Впору прикинуть, кому по плечу конкурировать с этой троицей.

Прежде всего это Микко Хирвонен на «Ситроене», наш Евгений Новиков на «Форде» и... еще от силы два-три пилота. И то при очень благоприятном раскладе. По сути, интригой нынешнего чемпионата должен стать спор Ожье и Хирвонена за первое место и всех остальных очевидных претендентов – за третье.

Согласитесь, в такой ситуации разговоры об отсутствии максимальных задач – явное лукавство. Очевидно, что «Фольксваген» пришел побеждать. Не менее очевидно, что в паре Ожье – Латвала больше шансов у француза.

Что же, остается полюбоваться их оружием – «Фольксвагеном-Поло R WRC». ЗР

Двигатель с турбонаддувом, 1600 см³, 232 кВт/315 л.с. при 6200 об/мин. Максимальный крутящий момент 425 Н·м при 5000 об/ мин. Ограничительная шайба на впуске диаметром 33 мм снижает мощность до разрешенных 300 л.с.

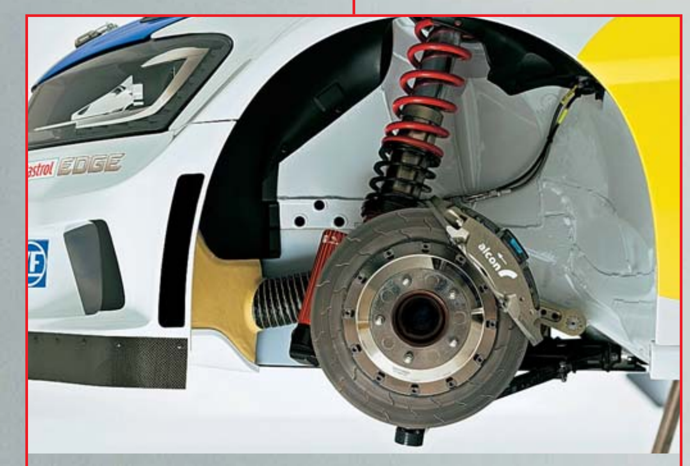


В салоне удлиненные рычаги коробки передач и гидравлического ручника. У каждого члена экипажа свой дисплей. Штурман тоже может контролировать запас топлива, бортовое напряжение, давление масла, температуру охлаждающей жидкости.

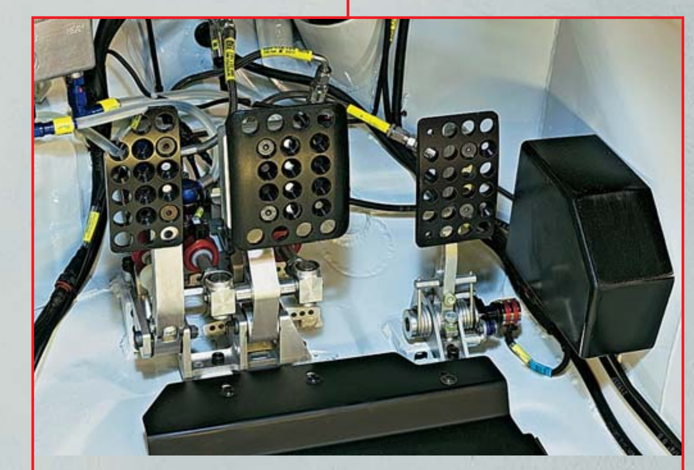


«Фольксваген-Поло R WRC». Минимальная масса 1200 кг. Разгон с места до 100 км/ч – 3,9 с.





Передняя подвеска. Амортизационные стойки ZF с выносным резервуаром. Ход регулируемой подвески: 180 мм на асфальте, 275 мм на гравии.



Педальный узел приближен к сиденьям. Рабочие цилиндры гидравлических систем смонтированы в салоне. Педаль газа электронная. Справа от нее упор для боковой стороны стопы.


Эссенциале® форте Н
2 капсулы
во время еды
3 раза[1]
в день
В организме человека печень выполняет роль фильтра, не допускающего опасные вещества в общий кровоток.
За минуту в клетках печени происходит 20 млн химических реакций и обезвреживается миллион токсических веществ.
Чрезмерные нагрузки на печень могут привести к её ожирению и токсическому поражению.
Печень не способна полностью регенерироваться самостоятельно, поэтому для её восстановления используются специальные препараты.
CAUTION
SANOFI
Представительство АО «Санофи-авентис груп» (Франция). 125009, Москва, ул. Тверская, 22. Тел.: (495) 721–14–00. Факс: (495) 721–14–11.
www.sanofi-aventis.ru RU.PCH.12.07.03. РЕКЛАМА.

ЗАДНИЙ ГРЕХ?

Сравнивая с «Субару-BRZ» две «тойоты-GT 86» (с механикой и с автоматом), **Вадим Никишев**, подобно героям комедии «Елки-2», силился расшифровать аббревиатуру ЗГ применительно к этим заднеприводным купе. Варианты подсказывали фотограф **Георгий Садков** и тест-пилот **Олег Петриков**.





Базовая «Тойота-GT 86» за 1 353 000 рублей на 80 000 рублей дешевле единственной комплектации «Субару-BRZ». Но у «Пляд» по умолчанию более спортивный интерьер.

В новогодней киноленте герой Ивана Урганта временно теряет память, но может обрести ее, расшифровав буквы ЗГ – до инцидента он написал их на руке для напоминания о некоем обязательстве. Персонаж Сергея Светлакова, заинтересованный в благополучном исходе, помогает ему, импровизируя на ходу. Мы же, собрав на тест соплатформенные модели двух японских компаний, старались разгадать замысел конструкторов и маркетологов.

Залить горе – к этому они стремились? Ведь среди «Плеяд» никогда не было серийных моделей с классической компоновкой. А потом все как-то привыкли, что «Субару» – это синяя заготовка для ралли-кара на золотых дисках, с оппозитным турбомотором и симметричным полным приводом. Все повороты – боком, кто не попал – лох! Спорить с ними может разве что владелец «Мицубиси-Лансер Эволюшн», а моноприводные версии за машины и не считаются. «Не надо рассказывать о ненадежности «Импрезы» – никто не заставляет вас ее покупать» и «будь проклята «Тойота», которая завладела 16,5% акций «Субару» и потихоньку гасит боевой дух марки»! Так что фанатам «Плеяд» заднеприводное купе BRZ с атмосферником вряд ли придется по духу, – оно скорее привлечет новую аудиторию.

А «Тойота», между прочим, еще в 1980-е годы продвигала свои модели под слоганом *Fun to drive*. Даже когда стало очевидно, что для гражданских машин предпочтительнее переднеприводная компоновка, и пятое поколение «Короллы» поставили на новые рельсы, купе «Левин»

Рокочущий звук оппозитника доносится до окружающих через раздвоенные патрубки глушителя. В салоне же акустической картине добавляет красок канал, проведенный от впускного коллектора.

Задняя оптика у GT 86 такая же, как у BRZ. Спойлеры тоже идентичные. Благодаря этому элементу удалось упорядочить поток за кормой, уменьшив C_x до 0,27, и увеличить максималку на 10 км/ч.



Контрастная отделка, мягкий пластик по-спортивному минималистичной панели – и богатое оснащение: даже в базе «Тойота» предлагает мультимедийный центр с навигацией!

Шестиступенчатый автомат, который ставят на GT 86, работает быстро и плавно, в спортрежиме умеет делать перегазовки при переключениях вниз и адекватно реагирует на команды подрулевыми лепестками.





Сиденья с микролифтом надежно фиксируют тело в поворотах «Смоленского кольца». Разве что худосочным наездникам валики боковой поддержки могут показаться слишком широко расставленными.



Белесый ободок тахометра на GT 86, призванный добавить шика, ухудшает читаемость приборки. А о скорости вообще лучше судить по цифровой индикации в специальном окошке.



Пропуск в «клуб 86» – это индекс современного купе, и отсылка к «Королле Левин AE86», и даже диаметр и ход поршня атмосферного оппозитника, разработанного «Субару» совместно с «Тойотой».

серии AE85/86 на ее базе по-прежнему сохранило задние ведущие. Так что еще неизвестно, кому у кого поучиться бойцовским качествам! Были, были у «Тойоты» заднеприводные «селики» и «супры» и даже среднемоторный спорткар MR2. А потом сплыли – смыло рыночным течением. Вот ведь горе для фанатов марки! И тут появляется совместная с «Субару» разработка – «Тойота-GT 86», надежда на возвращение легенды.

Закатайте губу? Отчего же. Дети-близнецы двух инженерных школ кажутся перспективными. «Субару» трудилась над шасси – тут кинематически схожие с импрезовскими качающиеся свечи спереди и многорычажка сзади. Общих деталей с полноприводниками нет, зато есть характерные отличия: у подвесок «Мак-Ферсон» рычаги сдвинуты вперед и увеличен кастер. Над новым двигателем FA20 работали совместно: от «Плеяд» – оппозитная схема, позволяющая понизить центр масс, а «Тойота» оснастила 2-литровый шестнадцатиклапанник системой D-4S с комбинированным впрыском. На выходе получили пиковые 200 л.с. при 7000 об/мин, 205 Н·м при 6000 об/мин и странную характеристику с провалом на средних (от 4000 до 5500) оборотах.

Коробка передач... У BRZ в России пока есть только один вариант – шестиступенчатая механика «Айсин». Такая же, с идентичными передаточными отношениями, тройными синхронизаторами на трех низших ступенях и главной парой 4,1 с самоблоком, ставится и на «тойоты-GT 86» для России. У нас продают только навороченные версии, разнящиеся уровнем оснащения, тогда как за рубежом встречаются варианты со свободным дифференциалом и «длинным» редуктором. А еще у «Тойоты» может быть автоматическая коробка; мы решили выяснить, насколько она проигрывает честной «ручке» на «Смоленском кольце».

Заливная горбуша – то есть гадость – эта ваша автоматика? Отнюдь нет! Коробка на GT 86 – купированный до шести передач вариант 8-ступенчатого автомата от «Лексуса IS-F». Причем, если вспомнить тест в ЗР, 2010, № 12, отличается от него настройками в лучшую сторону. Гидротрансформатор работает при старте, а потом блокируется – и связь с колесами становится прямой. Тягой управлять удобно, а скорость смены передач не хуже, чем у роботов с двумя сцеплениями. Понять на слух, какая из машин только что промчалась мимо, просто. Пилот не всегда считает необходимым делать перегазовки, а автомат в спортивном режиме исправно поднимает обороты при понижении ступени. Когда за рулем профессионал вроде Олега Петрикова, привыкшего орудовать лепестками, «Тойота» послушно реагирует на ручные переключения, позволяя тормозить двигателем.

Не меньше удовольствия от работы рычагом механической коробки.

Шестиступенчатая механика безупречна что на «Субару», что на «Тойоте». Тройные синхронизаторы на низших передачах позволяют мгновенно переключаться даже без перегазовок.





Интерьер «Субару-BRZ» огорчит сибаритов: тут простенький CD-ресивер, к тому же его зеленая подсветка контрастирует с приборами. Зато сиденья обшиты хваткой алькантарой!



Даже в относительно небольших 17-дюймовых колесах легко прячутся тормозные механизмы – суппорты с плавающей скобой, диски 294×24 мм спереди и 290×18 мм сзади.



Тахометр с темной подложкой в центре комбинации доступно информирует об оборотах. Ему помогает настраиваемый «шифт-лайт», вспышка которого сопровождается звуковым сигналом.



Оппозитный мотор позволил снизить высоту купе. Посадка – чуть не вровень с асфальтом, с вытянутыми ногами. Габариты чуешь отменно благодаря ребрам передних крыльев.

Передачи довольно длинные, но нарезаны плотно: после каждого переключения обороты мотора не проседают. И это хорошо – «внизу» ему тяжко, тяги явно не хватает. Даже тронуться, играя лишь упругим сцеплением, не получается – надо обязательно подыграть акселератором. На первой ступени BRZ и GT 86 с ручными коробками катятся по пит-лайну, подергиваясь в такт микроскопическим перемещениям педали газа и противоходу поршней. Зато потом, в режиме форсажа, двигатель просыпается – и возносит стрелку тахометра к предельным семи с половиной тысячам оборотов. На самом деле отсечка срабатывает чуть раньше, а крутить его свыше 7000 об/мин нет смысла: за пиком на этой отметке кривая мощности резко падает и разгон сменяется криком о помощи.

З-з-з... Гудит? Звук оппозитника узнаваемый, но своеобразный. Он отличается от мягкого рычания турбо-«импрез» и дарит особое наслаждение звонкими нотками, прорывающимися в салон через специальный акустический канал. Отслеживать момент, когда лучше перейти на высшую передачу, можно и на слух, и по наглядному тахометру в центре комбинации приборов, и по сигналу «шифт-лайта». Его можно настроить на срабатывание при разных оборотах, но если в «Субару» кто-то успел выставить его на оптимальные 7000 об/мин, то «Тойота», словно прячась в тень боевой сестры, по умолчанию моргала и пищала на двух тысячах. Переставлять порог срабатывания на треке было некогда, да и после первого же круга слух научился отфильтровывать несвоевременные сигналы. Ведь GT 86 реально валит – как валили легкие и юркие ее предшественники. И как «Субару-BRZ».

Сколько бы ни было разговоров о разных настройках подвески этих соплатформенников, выявить субъективную разницу на «Смоленском кольце» нам не удалось. Даже пересаживаясь из машины в машину, ни автор, ни мастер спорта Олег Петриков, ни руководитель любительских соревнований RHHCC Александр Гармаш не смогли выявить существенных различий. Всё ограничивается общим настроем, который задают машины: чуть отличный декор приборных щитков, разные тактильные ощущения от кожи на руле... Может, поэтому «Субару» и воспринимается чуть более заводной.

Но повадки шасси у всех трех машин аналогичны. Рулем, тяжелым и неострым на дорогах общего пользования, можно ювелирно задавать траекторию на треке. Информации более чем достаточно: все купе не склонны плужить передней осью, а если перекрутка все-таки вызвала снос, то пилот тут же это почувствует.

Мы протестировали машины на одном комплекте шин «Мишлен-Примаси HP» размера 215/45R17, – несмотря на цивильность, они цепко



Инструкция на странице 20

Даже на идеальном покрытии «Смоленского кольца» «Субару-BRZ» находит чем побарабанить по колесным аркам, а уж на обычных дорогах… У обеих «тойот» шумоизоляция не лучше.

ЛУЧШИЙ КРУГ В ТЕСТАХ ЗР

Nissan GT-R	1.41,8
Porsche 911 Turbo S	1.45,5
Audi R8 5.2 FSI	1.45,5
Mercedes-Benz SLS AMG	1.47,1
Porsche 911 Turbo	1.47,6 (по мокрому)
Lotus Evora	1.49,2
Volkswagen Golf R (3-дв.)	1.50,7
Chevrolet Camaro	1.51,6
Audi RS3	1.51,6
Renault Megane RS	1.51,6
Ford Focus ST	1.52,9
Toyota GT 86 (механика)	**1.53,2**
Toyota GT 86 (автомат)	**1.53,3**
Subaru BRZ	**1.53,4**
Volkswagen Golf R (5-дв.)	1.54,0
Mercedes-Benz C 63 AMG	1.54,8 (по мокрому)
Volkswagen Golf GTI 35	1.55,0
Ford Mustang 700 (тюнинг)	1.55,4
BMW 1 Series M Coupe	1.55,8 (по мокрому)
Seat Leon Cupra	1.56,0
Volkswagen Golf GTI	1.56,2
Volkswagen Scirocco	1.56,6
Skoda Octavia RS	1.56,8
Renault Clio RS	1.57,4
Seat Leon FR	1.58,0
Lexus IS-F	1.58,2 (по мокрому)
BMW 135i Coupe	1.58,2 (по мокрому)
Jaguar XKR	1.58,7 (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 Turbo (тюнинг)	1.59,8
Audi A1 1.4 TFSI	1.59,8
Renault Sandero 1.6 16v (тюнинг)	2.06,7
Ford Fiesta Sport Limited Edition	2.09,8 (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v	2.12,2
Kia Rio	2.12,4
Lada 114	2.16,9



Тест пришелся на прохладное время года, температура воздуха не превышала 7 градусов. Возможно, поэтому открывавшая заезды «Субару-BRZ» немного уступила соперникам.



Обратная сторона лояльности подвески к неровностям – относительная валкость BRZ и GT 86. Но это не мешает чувствовать автомобиль каждой клеткой организма.

держатся за шероховатый асфальт смоленского автодрома и при этом пережили все (!) тестовые сессии. Но в ходовых дугах, когда скорость переваливает за сотню, купе проявляют избыточную поворачиваемость. Каждый шажок к пределу приближает к грани, за которой и BRZ, и GT 86 уйдут в занос. Поэтому даже в спортивном режиме система стабилизации VSC начеку и готова подстраховать



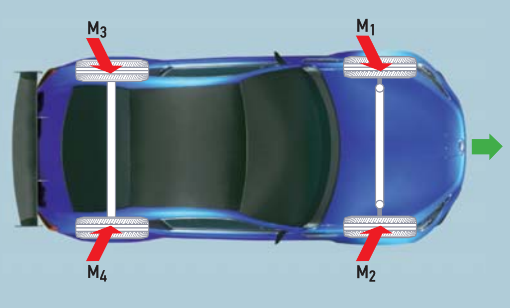
Завязать галстук? После вылета, которым закончилась неудачная попытка дрифта, мы пошли было за тросом, но достойный дорожный просвет и межколесный «Торсен» помогли «Субару» отстоять честь марки.

МЕЛКАЯ ВЗВЕСЬ

Мы измерили массы всех купе на электронных весах и получили неожиданный результат: богато укомплектованная «Тойота-GT 86» с механической коробкой передач весит на 15 кг меньше, чем «Субару-BRZ»! Зато у «Плеяд» развесовка по осям хоть и чуть-чуть, но ближе к половинной. Автомат добавляет «Тойоте» всего 30 кг, но не влияет на распределение веса.

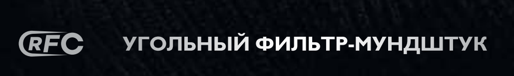
	Снаряженная масса, кг	M_1, кг	M_2, кг	M_3, кг	M_4, кг	Распределение по осям: передняя/задняя, %
«Субару-BRZ»	1265	345	340	300	280	54/46
«Тойота-GT 86», автомат	1281	352	353	298	278	55/45
«Тойота-GT 86», механика	1250	347	344	286	273	55/45







MAXIM
PREMIUM


RFC
УГОЛЬНЫЙ ФИЛЬТР-МУНДШТУК

ВОЗДУШНАЯ КАМЕРА
ЛАЗЕРНАЯ ПЕРФОРАЦИЯ
АЦЕТАТНЫЙ ФИЛЬТР
УГОЛЬНЫЙ ФИЛЬТР

MAXIM
PREMIUM
КУРЕНИЕ
УБИВАЕТ





Кто бы мог подумать! Купе с автоматом дарит не меньше удовольствия от вождения, а по времени круга если и проигрывает «ручке», то сущий пустяк.

Шасси машин, несмотря на декларируемые различия, на поверку ничем не отличаются друг от друга. Автомат не помешал «Тойоте-GT 86» проехать трассу на уровне «механических» соперников!





До определенного момента вертлявость купе радует, но с приближением к пределу становится опасной. Лучший результат, полученный на грани, – у «Тойоты-GT 86» с механикой.

Длинные ходы подвески, разработанной создателями «Импрезы», пригодятся не только на грунтовых допах, – даже на кольцевых поребриках купе до последнего не теряют контакта с дорогой.

увлекшегося пилота. Но ее можно отключить. Полностью.

Задний грех? Наплевать на кольцевые траектории, даешь дрифт! Ведь на одну силу купе (мы взвесили все три машины) приходится примерно 6,25 кг (у БМВ-328i каждая «лошадка» тянет 6,5 кило). Хорошая энерговооруженность, честный задний привод. Но скольжения даются нелегко, даже несмотря на длинную (позволяет двигаться на скорости до 100 км/ч) вторую передачу. Под сброс газа что «Субару», что «Тойота» уходят в занос, добавление тяги позволяет подхватить его, а затем... Стоит сбросить газ чуть больше, и тяги уже не хватает, чтобы провернуть колеса на цепком покрытии; машина на длинноходной подвеске резко стабилизируется и уходит в хлыст. Субаровская школа: кто не поймал – лох! Так что вальсировать на этих купе ничуть не проще, чем красиво исполнить одноименный танец. И скользить лучше на вощеном полу, то есть на влажном асфальте.

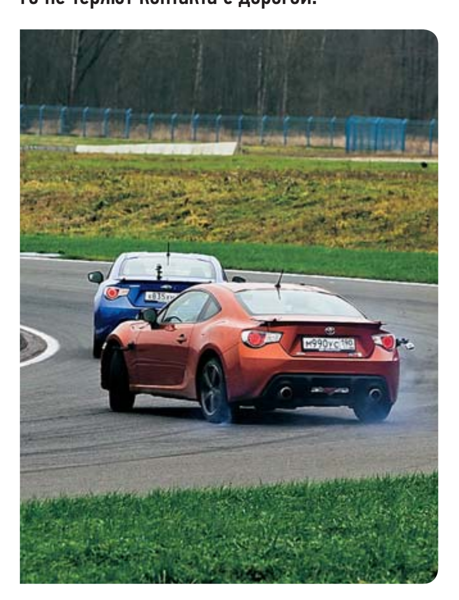
Зеленый горошек? Он тут ни при чем, но вспомнить о нем необходимо для хеппи-энда, как в фильме. На самом деле буквами ЗГ герой комедии зашифровал *заключение госкомиссии*, и мы готовы вынести вердикт.

Совместный проект «Тойоты» и «Субару» получился весьма удачным – это раз. Кто еще предложит в малом классе заднеприводное купе с такой озорной и выверенной управляемостью? Причем все машины чувствуют себя на треке одинаково хорошо, а разница во времени круга не превышает погрешности измерений.

«Тойота-GT 86» по праву может носить тот же индекс, что и культовая «Королла Левин AE86», – это два.

«Субару-BRZ» – уникальная для марки машина, которая привлечет новых поклонников, – это три.

А как распределятся предпочтения, узнаем совсем скоро – когда в новом кольцевом сезоне эти машины поедут в любительской серии RHHCC. Они уже ждут весны! **ЗР**



Во время теста мы так увлеклись сравнением BRZ и GT 86, что не удержались и устроили парные заезды. Видеоотчет – в iPad-версии «За рулем» и на сайте www.smolenskring.ru.

ТРОПОЙ МЮНХГАУЗЕНА

Как выбраться из снежного плена, пользуясь исключительно подручными средствами, советует **Сергей Мишин**.

Легендарный барон в свое время воспользовался умной головой и силой рук. Нам понадобится то же самое плюс лопата (ее необходимо возить во всякой машине, хоть иногда съезжающей с асфальта) и штатный домкрат.

Увязли, как говорится, по уши? Ничего страшного. Первым делом вызволяем себя любимого. Если не удается открыть водительскую дверь, что нередко случается в глубоко провалившейся или наклонившейся машине, не отчаивайтесь – поищите выход с другой стороны. В крайнем случае подойдет и окно.

Оказавшись на свободе, можно приступать к спасению «лошади». Рекомендуем проделать три последовательных упражнения, каждое из которых сулит успех. Двигаемся в соответствии с диалектикой – от простого к сложному.



1

1 Упражнение первое.
Помогает в относительно легких случаях. Ориентировочное время выполнения 5–10 минут.

Встаем в проем свободной двери, попутчиков по возможности размещаем в соседних. Старательно раскачиваем автомобиль влево-вправо. Затем, если конструкция позволяет, скачем и на переднем бампере. Начинаем с углов и, если дело пошло, перемещаемся к середине. Аналогичные упражнения вытворяем на задней части машины. Задача очевидна: уплотнить снег и ликвидировать контакт с днищем кузова.

Не помогло? Переходим к следующему упражнению.



2

2 Упражнение второе.
Выполняется в случаях средней тяжести и тяжелых. Время выполнения зависит от ситуации: от 10–15 минут до бесконечности.

Прежде чем доставать из багажника лопату, необходимо решить стратегическую задачу: куда выезжать? Правильный ответ подскажет уже имеющаяся колея, уклон либо то и другое вместе. Также стоит определить короткий путь до надежного, твердого места. Дорожками перед всеми четырьмя колесами (а лучше и позади – чтобы машину можно было раскачать) здесь не отделаться, предстоит полностью освободить передний и задний мосты.

СЛУЧАЙ ИЗ ПРАКТИКИ

Однажды моя машина вылетела в повороте с обледенелой дороги на снежный бруствер, пробила его и повисла на сугробе носом вниз. В поле! Естественная реакция начинающего водителя – вернуться на дорогу. То есть попытаться выбраться задом. Наверх, в гору? Нереально! Даже если рассчитывать на помощь со стороны, понятно, что тягач, стоящий на льду, не вытащит полторы тонны железа.

Что делать? Поднять себя за волосы! Убедившись, что на поле снега чуть больше чем по щиколотку, быстро откопал машину спереди настолько, чтобы она смогла сползти вниз. Съехал в поле, развернулся, разогнался и выпрыгнул на дорогу. На все про все ушло не более 20 минут.

3

ВСЕ ПРИВЕДЕННЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИГОДНЫ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ СНЕЖНЫХ, НО И ДЛЯ ПРОЧИХ ЛОВУШЕК, ВКЛЮЧАЯ ПЕСЧАНЫЕ И ГРЯЗЕВЫЕ.

Частенько приходится очищать брюхо, чтобы свисающие потроха (то есть глушитель, раздаточная коробка и т. п.) не упирались в снег и не создавали дополнительного сопротивления.

Упражнение третье.

3 Способно помочь в почти безвыходных ситуациях. Время выполнения зависит от сноровки и опыта работы домкратом.

Случается, что объем земляных работ превышает все мыслимые пределы. Не прокладывать же, в самом деле, новую магистраль! Здесь поможет домкрат. Очистить место для его установки придется, так что без лопаты и здесь не обойтись. Под опорную пятку следует положить ветки или палки крест-накрест, чтобы она не проваливалась и не сползала в сторону. На крайний случай подойдет стопка салонных ковриков. Поднимаем ту сторону, которая провалилась глубже. Ручку мослаем до тех пор, пока колесо не приподнимется над поверхностью. В открывшуюся яму кидаем камни, ветки или другой подручный материал. Руки не совать: машина в любое время может соскочить с домкрата! Не исключено, что процесс придется повторить четырежды – по числу колес.

Не получилось? Идем за трактором.

ГЛОБУС РОССИИ

Музей «Гранд Макет» красочно и увлекательно показывает многогранную жизнь целой страны. **Кирилл Милешкин** и **Светлана Ходос** (фото) делятся впечатлениями от увиденного.

Музей «Гранд Макет Россия»
Санкт-Петербург, Цветочная улица, 16.
Ежедневно, с 10:00 до 20:00.
Билеты (будни/выходные): взрослый – 400/450 руб., детский – 200/250 руб.

Проработка деталей поражает. Впаянные в модели машин диоды работают в режиме фар, указателей поворота и стоп-сигналов. Последние отнюдь не лишние: часть автомобильчиков движется по дорогам силой электромагнитной индукции.

Команда из ста человек креативит уже четыре года. Только на основу ландшафта ушло 11 500 кг гипса! Нынешний вариант еще не окончательный. С течением времени могут меняться и отдельные элементы композиции.

«Водную» поверхность из пластмассы не отличить от настоящей воды даже с расстояния меньше метра. Для разглядывания объектов в центре композиции можно взять в аренду бинокль. Полностью идеи создателей раскроет аудиогид.

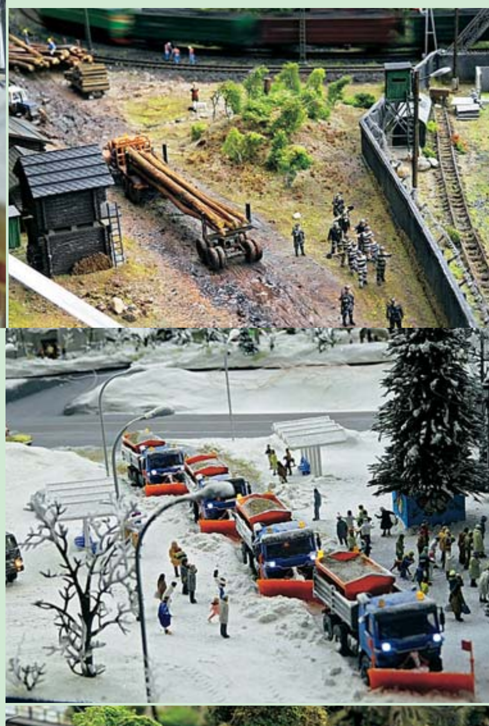


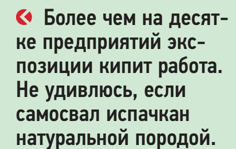




Вся страна, от Калининграда до Дальнего Востока, от Сочи до Заполярья, разместилась на 800 м². Детский восторг от увиденного вряд ли уймете меньше чем за два с половиной часа.

В музее представлена не только парадная сторона жизни. Тут есть «зона» с лесоповалом, выпивающие в гаражном кооперативе мужики, митинг протеста, похороны, криминальная разборка, автокатастрофа.





Более чем на десятке предприятий экспозиции кипит работа. Не удивлюсь, если самосвал испачкан натуральной породой.

Зимние сюжеты не уступают в красочности летним. Но даже игрушечные северные города повергают в уныние. Всё как в реальной жизни.

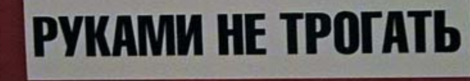
Предвосхищая возможные обиды, автор проекта Сергей Морозов отмечает, что его творение – художественно переданный собирательный образ, а не точная копия страны.



Примерно раз в 15 минут над композицией наступает ночь. За смену времени суток отвечают 750 тысяч светодиодов. В темноте некоторые участки макета выглядят даже наряднее, чем днем, а отличить их от настоящих парков и заводов и вовсе невозможно.



Главное правило для посетителей – на фото. Некоторые миниатюры можно оживить, нажав кнопку в основании макета: придут в движение люди, механизмы, а дополнительную реалистичность обеспечит звуковое сопровождение.





Современная армия должна быть моторизована, подвижна и вооружена до зубов – иначе противника не одолеть. Чтобы выяснить, как обстоят дела на самом деле, **Вячеслав Субботин** отправился служить в действующую часть, на полигон в Капустином Яру.

АРМИЯ СПАСЕНИЯ

Я спросил «замполита» 161-й школы техников РВСН, куда пошел на два дня осваивать матчасть и управление огромными многоосными ракетовозами: «От кого страну защищаем?». Роман ухмыльнулся: «Будто сам не знаешь, за новостями не следишь».

Как же, помню и американский «гуманитарный» флот в Черном море, кинувшийся помогать Грузии во время конфликта с Южной Осетией, и прошлогодние настоятельные требования китайцев передвинуть нашу границу на Алтае вглубь страны. Поэтому не стал более тревожить майора, а попросил поскорей отправить меня в казарму, чтобы на деле крепить оборону страны.

ПО КОНТРАКТУ

Журналиста определили не к срочникам, а к контрактникам. Школа ими славится, она единственная в стране десятки лет готовит специалистов высшей пробы, способных справиться со сверхмощными уникальными машинами для перевозки ядерных дубинок – ракет «Тополь-М».

Парни грызут науку почти три года, в конце получают диплом об окончании среднего технического учебного заведения и отправляются служить в войска, к боевым тягачам. Ума-разума курсанты набираются у гражданских преподавателей. Тут и углубленное изучение иностранного языка, и курсовые работы по теплотехнике и проектированию двигателей внутреннего сгорания. Словом, предметов не меньше, чем в гражданском колледже, а то и больше. Учиться стараются. Не успеваешь – отчислят.

Держаться есть за что. Стипендия 20 тысяч. Кормят, поят и дают кров за счет заведения. Да, жить приходится в казарме (если с семьей, то в военном городке Знаменске) и сносить тяготы армейской службы. Но такой доход и условия образования на гражданке еще поискать.

Мой первый армейский дружок замкомвзвода Витя Дынников (художник, детский учитель из Волгоградской области) сейчас получает 22 тысячи,



Полигон «Капустин Яр»: в 40 километрах Астрахань, в пяти – речка Ахтуба. За оградой прячется 161-я школа техников РВСН.

Время быстро шагает. Почти у каждого курсанта есть собственные ноутбук и смартфон, изучают они «прикладную» ядерную физику. Но верный курс по-прежнему указывает Ильич.

С голодным молодым бойцом сослуживцы поделились своей пайкой. Масла не пожалели, спасибо.

Курсанты давно сменили сапоги на «берцы». Мне выдали удобные – мягкие, уже разношенные.

а будет еще больше. Плюс 75% к жалованью, когда сдаст армейский спортивный норматив. Для него пустяк, ведь он за два года превратился в атлета.

Кстати, я был восхищен комплекцией не только курсантов, но офицеров школы. Ни одного пузана – крепкие, статные. Оказывается, и они должны сдавать спортивный экзамен. Например, километр кросса за 3 минуты 15 секунд. Не уложился – рапорт на стол и в тыл. Я даже засомневался, смогу ли быть на одном уровне с военными. Когда последний раз отжимался, подтягивался? Забыл. Надеялся лишь в аудитории не подкачать: еще помню устройство автомобиля, сопромат и термех.

Из формы понравилось нижнее белье с начесом, шапка, портупея и перчатки. Остальное не впечатлило. Кто придумал модель гимнастерки с погоном на животе? Когда увидел роту в сборе, никак не мог определить, где капитан, где сержант, где лейтенант. Взгляд скользил по плечам, а там пусто. Чтобы узнать звание, нужно забежать вперед и ткнуться носом в грудь коллеги. Иначе никак.

Помню, в прессе критиковали бушлат. Дескать, холодный, продувает. Подтверждаю: правда. На степном полигоне ветерок легко пробил с виду толстую куртку и добрался до ребер. Вот где я забегал.

РОТА, ПОДЪЕМ!

Вечером влился в роту, встретили радушно, хотя и сдержанно. Дальше всё по распорядку. Просмотр новостей на выверенном канале «Вести 24». Лекция о вреде наркотиков и табакокурения, вечерняя прогулка с песнями и барабаном, поверка. Отбой в 21:30.

Думал, после него все замирает, как в детском саду: на правый бок и ручки под щеку. Нет, казарма полна ночной жизни, хотя и тихой, размеренной. Кто-то постоянно шмыгает туда-сюда. Скрипят кровати. Тем не менее спать на хорошо натянутой лежанке комфортно. Расстояние между кроватями по 2 метра,



Тренажер для виртуальных покатушек. Больше десятка уровней. Нужно одолеть все, вывести машину на позицию и разгромить врага. Тогда допустят к живым тягачам.

К педалям тормоза и газа даже не привыкал. Они как на карте. Левой тормозишь, правой «гари» подкидываешь. Удобно.

Селектор автомата без кожи и шелковых строчек. Но работает всё на зависть иным легковым машинам с автоматической передачей. Переключается вовремя. И старт без рывков.

а в теплой казарме всего 44 нехрапящих бойца. Я отправился к Морфею почти сразу.

Побудка в шесть утра не застигла врасплох. За полчаса до нее в зале задвигались, и я проснулся. К зычному «рота, подъем!» уже оделся. Нынче до отбоя выполняю всё вместе с курсантами, без скидок и поблажек. В 6:10 уже на плацу, на зарядке.

Темно – глаз выколи. О фонарях и лампочках теперь заботится сторонняя, нанятая министерством обороны организация. Строительство зданий, ремонт, уборка территории, наконец, питание тоже за аутсорсингом. Идея верна: курсант должен постигать военную науку, а не картошку чистить, – но результаты труда этих компаний не шибко видны, хотя заказчик регулярно переводит деньги. Вот уж не думал, что так прямо столкнусь с печально знаменитыми «Славянкой» и «Оборонсервисом».

БЕГОМ – МАРШ!

Солдат должен хорошо выглядеть даже в плохом свете. Поэтому никто не жалуется, а бежит положенный кросс. Я пока не отстаю, только завидую командиру роты, который успевает на бегу говорить по мобильному. Какое же здоровье надо иметь! Час максимальной нагрузки, да это не зарядка – тренировка. Если бы в завершение предложили еще раз покачать пресс на турнике, отступил бы – силы иссякли.

А ведь предстоят еще два «углубленных» спортивно-массовых занятия после уроков. Там есть специализация, и я записался на борьбу. Это лучше, чем жим на брусьях. Схватил соперника за куртку и можешь отдохнуть, пока он пытается уронить тебя на ковер. Но без спорта курсанту нельзя. Ракетовоз, на котором я скоро помчу, требует крепких рук и отличной физической формы.

На завтрак строем. Там вообще везде строем. С непривычки я все еще не попадаю в ногу, поворачиваю поздно или утыкаюсь в спины товарищей, чем вызываю добрый смех не только взвода, но и всей роты. Все равно мне приятно: вижу, парни стараются помочь. Уже чувствую локоть товарища – и горжусь этим.

Завтрак, обед, ужин повергли в уныние. Хотя всё по весу (проверил) и калорийности соответствовало норме. Но этим сыт не будешь. Щи без единой блесточки жира, каша – рис на воде. Набрал сала – думал восполнить баланс. Напрасно. Это не тот продукт, тающий во рту. Напоминает кирзу с остросоленым вкусом. Хорошо, масла и хлеба в достатке. Сокурсники поделились со мной своей пайкой.

Правда, через пару дней, когда покинул расположение школы, Витя Дынников отписал, что с едой наладилось – сменили поставщика. Новый возит высококачественные продукты в одноразовой упаковке. Скажем, масло, сыр, сок в индивидуальной фасовке.

Подвеска каждого колеса независимая. Гидропневматичекий амортизатор хорош и надежен. Его даже использовали в гоночных автомобилях на «Дакаре».

По договору СНВ-3 американцы крушат свои самолеты – носители ракет, мы – наши ракетовозы. Отпиливаем раму, где крепят пусковую установку.



ЯДЕРНЫЙ ЩИТ

«Тополь-М» (в НАТО SS-27) – первая российская межконтинентальная баллистическая ракета. Принята на вооружение в 2000 году. Трехступенчатая, твердотопливная, дальность полета 11 000 км, масса 47,2 т, мощность теромядерного заряда 550 кт. Длина 21 м, диаметр 1,86 м. Почти все запуски успешные. Последний произвели в 2005 году. С 2011-го Министерство обороны закупает ракеты нового поколения МБР РС-24 «Ярс». Они круче «Тополя».

Сегодня главный ракетоносец в армии – восьмиосный МЗКТ-79221. Колесная формула 16×16. Поворотных колес двенадцать: три оси спереди и три сзади. Радиус поворота 18 м. Снаряженная масса 44 т, грузоподъемность 80 т. Запас хода 500 км, максимальная скорость 45 км/ч. Дизель ЯМЗ-847.10, V12, 800 л.с. Скоро такие машины поступят и в 161-ю школу.

Положено пять коробочек по 200 граммов – получи. Молодец командир части, добился своего!

УЧЕНЬЕ – СВЕТ

Очень переживал, что нет кожаного планшета: у всех есть, а у меня нет. Конспекты некуда складывать, да и вид без него, словно у прогульщика. Выдали – я приосанился и отправился на занятия. Для меня это самая увлекательная часть службы. Оснащение классов поражает масштабами. В учебных залах не маленькие макеты, а настоящие ракетовозы МАЗ-543, -7917 – целиком и разрезные. Хочешь посмотреть, как устроена подвеска? Вот она и в деталях, и в сборе. Изучай. Мало того, все это движется, вращается.

На практическом занятии мы с товарищем меняли колесо. На МАЗе домкрат не нужен: благодаря независимой подвеске всех колес любое можно вывесить прямо на земле. Всё очень быстро. Машина не укатится, там еще 13 колес. В запаске нет нужды, для замены пробитого на нагруженной оси можно снять колесо из середины. В норматив мы не уложились, и слава богу: поспеши я – точно кого-нибудь придавил бы колесом. А в нем 270 килограммов.

На паре по теории успел поспорить с преподавателем о плече обкатки управляемых колес и целесообразности закачки азота в пневмоподвеску ракетовоза. Не выгнали и даже не осудили. В школе приветствуются пытливые умы. А мне было чрезвычайно приятно еще раз послушать лекцию по конструкции автомобиля. Словно вновь побывал на кафедре в родном МАДИ.

Понравилась учеба на тренажерах. Да это и не учеба вовсе, а игра для взрослых дядек. В 161-й школе смонтировали недавно самые что ни на есть современные стенды для отработки действий механиков за рулем настоящих тягачей. Садишься в кабину реального ракетоносца – и в путь. За окном битва: с шумом проносятся реактивные самолеты, горят танки, гремят взрывы, от них воронки, только уворачивайся. Кабину потряхивают взрывные волны, машина кренится на спусках, подъемах, дергается при остановках и разгоне. В наушниках звучит голос командира, взирающего со стороны за твоими выкрутасами. Ощущение очень близкое к реальности.

Если бы не расписание, катался бы до вечера, настолько увлекательно. Наверное, подобные тренажеры есть только у летчиков. Ни в одном игровом центре таких не встретить, даже в Лас-Вегасе проще.

Прежде чем сесть за руль живого тягача, каждый курсант обязан провести в виртуальной реальности



МАЗ-543А – учебное пособие не только для курсантов, но и для солдат срочной службы. Он шустрее семиосного «коллеги».



Кабина стеклопластиковая, не бронированная. Да и ни к чему. Вокруг ракетовоза должно быть столько охраны, чтобы и мышь не проскользнула.

МАЗ-543М. Четырехосники используют в основном как машины обеспечения ракетного комплекса. Возят на своем горбу «гостиницы» – штаб, пункт управления, локацию.

не менее 10 часов. И это оправданно. Алгоритм действий тут можно отточить до автоматизма, а ракетовоз хоть и несложен в управлении, но прежде, чем тронешься, нужно нажать десяток рычажков, как в самолете. И потом, в «кузове» не мешок картошки. Ответственность-то какая!

Шестой уровень «батла» сдал на удовлетворительно. Чтобы попасть на следующий, нужно потренироваться в объезде воронок: пару раз чуть не перевернул тяжеленную махину.

ПЕРЕКАТИ-ПОЛЕ

Если бы не инструктор сзади, в жизни не пустил бы мотор и не тронулся. Помню из вчерашнего, что надо сначала продуть отсек огромных аккумуляторных батарей. Их четыре штуки. Все выделяют водород, не проветрил помещение – может и рвануть. Дальше как отрезало: то ли масло откачать, затем включить насос правого бака, то ли наоборот.

Двигатель рыкнул, выбросил клуб дыма и уверенно заурчал на холостых. «Трогай, милый, враг не дремлет, – слышу бодрый голос инструктора Дмитрия Дуюнова. – Ездил с автоматом? Вот здесь примерно так же. Все просто, селектор в положение *1* – и пошел». Коробка передач на МАЗе-7917 автоматическая, с гидротрансформатором, шесть осей ведущие (все, кроме средней). Колеса на первых четырех осях поворотные. Радиус – 27 метров.

Слова старшего прапорщика вселяют в меня уверенность, и я разгоняю 100-тонный агрегат (машина 34 тонны плюс пусковая установка с ракетой 63 тонны). Как же легко идет тягач! Надавил, и он прытко ускоряется. Еще бы, под капотом танковый 700-сильный дизель V12. Мне нравится эта мощь.

Большой руль вращается легко, но я чувствую реакцию дороги. Быстро привыкаю к огромным габаритам машины. Хотя за хвостом все время поглядываю: неровен час, снесу какую-нибудь постройку на полигоне. Ведь длина поезда около 20 метров.

Опасался, что обзор будет никудышный, – ошибся: видно хорошо. Это в четырехосном МАЗе-543, усевшись прямо, видишь только 20 метров впереди, остальное съедает навес крыши. А здесь раздолье. Но не легковушка и даже не трак. Впрочем, нечего по сторонам глазеть, огромной машине все препятствия по колесу. Если раздавил что – война спишет.

Проезжаю по бетонным дорожкам на отлично, на хорошо справляюсь с упражнениями на площадке. Теперь





В ступице планетарная передача. Колесо задымило. Подумал, что сломал узел. Нет, колодки сильно развели.

Пока менял колесо, вспотел не раз. Весит оно 270 кг. Из подручных средств только монтировки да торцовые ключи.



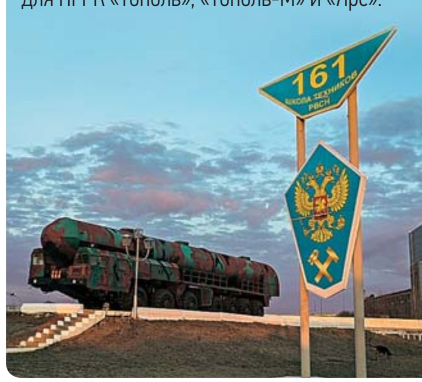
161-Я ШКОЛА ТЕХНИКОВ РВСН

Школу создали на полигоне «Капустин Яр» в 1983 году. В ней готовили механиков-водителей для тягачей МАЗ-547, перевозящих ракетный комплекс РСД-10 «Пионер». В 1985-м школу перевели в Латвию, в Елгаву. В этом же году вышли первые специалисты в звании прапорщика. В Прибалтике подготовили 13 выпусков, это почти полторы тысячи механиков.

В 1991-м школа перебазировалась на Украину, в Винницу. Там вовсю осваивали новый тягач МАЗ-7912, таскавший ракетные комплексы «Тополь» четвертого поколения.

Тем временем СССР распался, и школу на Украине расформировали. Но потребность в механиках осталась, поэтому в 1992 году 161-я школа возрождается вновь на полигоне «Капустин Яр». Курсантов учат уже на новых машинах МАЗ-7917.

В 2001-м школа техников РВСН получает статус государственного учреждения среднего профессионального образования. По сути, ныне это военный автомобильный колледж, готовящий техников и механиков-водителей многоосных шасси для ПГРК «Тополь», «Тополь-М» и «Ярс».



бездорожье. Это по мне! Здесь машина – как лягушка в своем болоте. Независимая подвеска каждого колеса облизывает любую неровность, сороконожка цепляется за каждый бугорок и быстро мчит по буеракам. Плавность хода, что в лимузине.

Офицеры утверждают, что боевые маршруты проложены в основном по дорогам и вне их ездить не придется. Лукавят. Хранят военную тайну. Машину минчане строили именно как самый выдающийся вездеход в мире. Иначе зачем дорожный просвет в полметра, блокировки осей, полный привод, мощная подкачка колес и широченные зубастые шины?

В степи легко разогнал аппарат до разрешенных 40 км/ч. Хотел даже добавить, но Дмитрий напомнил: «Товарищ курсант, не увлекайтесь! Представьте, что наверху не бочка с водой, как сейчас, а ядерная боеголовка: перевернул машину – пожалел врага». К врагам мы беспощадны, я сбавил скорость.

ПРОЩАНИЕ «СЛАВЯНКИ»

Коллеги-журналисты, служившие в частях, отнеслись с недоверием к рассказам о добротной боевой выучке курсантов, о быте, службе. Дескать, так хорошо не бывает, показали потемкинскую деревню. Признаюсь, был момент, скрытый сослуживцами. Утром бежали не три положенных километра, а полтора – меня пожалели. Остальное не утаишь. Здания не задрапируешь.

Эта школа техников – действительно первоклассное и уникальное заведение. И курсанты молодцы. Я видел, как они управляются с машинами на полигоне, – не хуже прапорщика Дмитрия. Да и знания что надо, недаром на выпускников школы спрос не только в войсках, но и на гражданке. У каждого из них не по одному предложению от заинтересованных работодателей. Парни уверены в своем будущем. А я – в том, что баллистическую ракету доставят куда надо, точно по графику.

Расставание с приютившей меня ротой было трогательным. За два коротких и насыщенных дня прикипел к этим парням. Умные, образованные, а еще крепкие и чуткие. С каждым фото на память. Теперь и у меня есть дембельский альбом и армейские дружки.

Роман, Виктор, обещаю не сутулиться, подтянуть живот, выправить на прическе кантик, не садиться на заправленную постель и шагать с левой ноги. Следить за новостями и происками потенциальных врагов. А еще я буду гордиться вами. ЗР

АНГЕЛ СОЦИАЛИЗМА

Кажется, относительно недавно таких автомобилей было немало на московских улицах, а уже нет ни страны, из которой их экспортировали, ни страны, куда поставляли. **Сергей Канунников** поездил на ЭМВ-340 – последнем БМВ из Тюрингии.





Солидный, пожалуй, даже монументальный кузов с комфортными мягкими сиденьями. В салоне практически все удобства, мыслимые в 1940-х, добротная отделка. Достаточно мощный 2-литровый мотор, четырехступенчатая коробка с синхронизаторами, реечное рулевое управление, гидравлические тормоза, система центральной смазки шасси. В общем, породистый немецкий автомобиль со знакомой эмблемой над решеткой радиатора. Но как раз в 1951-м, когда этот автомобиль родился, синий цвет эмблемы поменяли на красный, а страна, где его создали, уже два года называлась каркающей аббревиатурой ГДР.



Основное отличие салона 340-го ЭМВ от предвоенных – светлый по моде 1940-х годов руль и рычаг переключения передач на рулевой колонке. Изменили и приборы.

«ВО ИМЯ НАРОДА ТЮРИНГИИ»

Именно такая формулировка звучала в постановлении СВАГ (Советская военная администрации в Германии) о возобновлении производства БМВ в Айзенахе. В Мюнхене до войны автомобили не делали, выпускали мотоциклы и основную продукцию – авиамоторы. Баварский завод стоял в развалинах, а тюрингский мог работать. Из Берлина вывезли оборудование фирмы «Амби-Бадд» – основного поставщика кузовов для БМВ – и уже в 1946-м начали производство довоенных моделей серии 320. Завод вошел в советско-немецкое акционерное общество «Автовело», действовавшее под контролем СВАГ.

На предприятие возвращались рабочие, инженеры и дизайнеры, в том числе талантливый рисовальщик Ганс Флейшер, начинавший в Айзенахе слесарем еще в 1935-м. Позднее он создал все автомобили марки «Вартбург», но до этого было еще далеко. Не было еще двух Германий, а лишь Восточная и Западная зоны оккупации, и делить страну на два государства вроде бы никто и не собирался. Немало производимых в Тюрингии БМВ шло в СССР по репарациям. От довоенных машин, которые ввезли к нам в качестве трофеев, они пока ничем не отличались.

ВОСТОЧНОЕ БАРОККО

В 1951-м во Франкфурте прошел первый в послевоенной Германии крупный автосалон. Среди множества новинок, с гордостью демонстрируемых возрожденной после войны промышленностью, красовался солидный, с округлыми формами и массивными крыльями БМВ-501. Практически отстроенный заново мюнхенский завод лишь в 1947-м, не сразу получив разрешение американских властей, стал выпускать мотоциклы, а производство автомобилей наладил с большим трудом еще четыре года спустя.

БМВ-501 за внушительную, пожалуй, даже царственную осанку вскоре прозвали «баро́чным ангелом». А ведь очень похожая машина двумя годами раньше появилась в Тюрингии, – правда, серийной не стала.

Конечно, и баварцы, и тюрингцы пользовались довоенными наработками. Но приоритет был в предвоенном автомобильном центре концерна – Айзенахе. Там стараниями Ганса Флейшера и его коллег и создали три прототипа (два БМВ-342 и один БМВ-343) на довоенных узлах, но с сильно измененными кузовами, смахивающими на мюнхенский БМВ-501. В серию же



Часы отсчитывают уже 53-й год со дня рождения автомобиля.

Рулевая колонка на БМВ запиралась еще с довоенных времен.



Этим монументальным колесиком приподнимали для вентиляции ветровое стекло.



Помимо указателя уровня топлива и температуры воды есть датчики давления и даже температуры масла.



Восточногерманский социалистический вариант знаменитой баварской эмблемы.



В комплекте к кожаному дивану – три откидных подлокотника.

на Востоке в 1949-м запустили менее отличающийся от довоенных моделей вот такой БМВ-340. По аналогии с западным БМВ его можно было бы назвать «ангелом социализма». Но коммунистическая идеология к ангелам относится с подозрением.

В октябре 1949-го Советская зона оккупации превратилась в Германскую Демократическую Республику, президентом которой стал Вильгельм Пик. БМВ-340 – по сути, первый новый (не копирующий полностью довоенные) легковой автомобиль нового государства.

Модель 340 теперь назвали бы рестайлинговым БМВ-326. Но изменения куда серьезней, чем обычно происходит в наши времена. Мотор, коробка и ходовая остались прежние, зато крылья и передние двери, задняя часть и капот другие. В передние крылья вмонтировали крупные фары, а от традиционной для БМВ облицовки радиатора с «ноздрями» отказались в пользу более модной в те годы горизонтальной.

По повадкам и управлению машина почти не отличается от довоенных родственников. Мотор мощностью 55 л.с. с двумя карбюраторами вполне прилично ускоряет автомобиль. Тормоза – гидравлические, с автоматической регулировкой зазора между колодками и барабаном, адекватны разгонным характеристикам. Рулевое управление по меркам тех лет вполне сносное. Такое усилие и люфт считали нормой еще по меньшей мере лет десять. Подвеска заточена на комфорт – максимально старательно скрывает от ездоков неровности.

А вот рычаг переключения передач лучше бы не переносили с пола под руль, следуя начинавшейся в 1940-х моде. Я не нашел характерной для БМВ серии 320 четкости работы. Впрочем, на новом автомобиле, возможно, было получше.

Салон просторный, неплохо даже за рулем, а сзади так и вовсе по-барски. На таком диване гэдээровским начальникам 1950-х, вероятно, хорошо думалось о строительстве «правильной» Германии. Наверное, в таких седанах ездили деятели окружного, а то и республиканского масштаба. Страну как раз разделили на округа (Айзенах, к слову, вошел в округ Эрфурт), – видимо, чтобы забыть о прежней Германии, делившейся на земли.

Простым гражданам ГДР такая машина, конечно, была недоступна. Да и в СССР, куда 340-е поставляли, далеко не каждый мог ее приобрести.

Редакция благодарит Эдгара Гасунса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

Знаменитая рядная «шестерка» объемом 2 л славилась надежностью. Такие моторы после войны ставили и на баварские, и на тюрингские автомобили.

По воспоминаниям современников, стоил немецкий автомобиль чуть меньше сравнимой по характеристикам «Победы». Кстати, восточногерманский БМВ – одна из немногих иномарок, которые продавали гражданам СССР за всю его историю.

СИНИЕ И КРАСНЫЕ

В 1951-м цвет эмблемы и имя автомобиля из Айзенаха поменяли. Мюнхенцы тоже начинали экспорт своих машин (БМВ из Тюрингии продавали в основном в Скандинавию), и некоторое время ситуация была парадоксальной: два завода из разных, причем далеко не самых дружественных, стран предлагали машины под одной маркой. Мюнхен отсудил-таки имя и герб у Айзенаха. Тогда-то цвет эмблемы восточных машин недолго думая поменяли на красный, а имя – на ЭМВ.

Изучение синих и красных эмблем, как и различий ранних и поздних БМВ, – одно из любимых развлечений помешанных на автомобилях московских мальчишек лет сорок-пятьдесят назад. Даже в начале 1970-х годов 340-е, как и «победы», служили повседневным семейным транспортом. Машины уже числили старенькими, но ухоженные экземпляры из хороших рук ценили отнюдь не как коллекционные.

Задолго до этого, в 1952 году, ГДР официально взяла курс на строительство социализма. В июле 1953-го произошло Берлинское восстание немецких рабочих, возмущенных повышением цен и увеличением норм выработки. Волна демонстраций прошла по всей стране и была остановлена советскими танками. А через два года история восточных БМВ окончательно завершилась. После модели 340 в Айзенахе стали делать «Вартбург». Отчасти вернулись к истокам: именем известного тюрингского замка автомобили из Айзенаха называли еще в конце XIX столетия. Но не менее важно, что нейтральное географическое название и эмблема были для социалистического автомобиля куда удобней.

Давно нет марки ЭМВ, как, впрочем, и «Вартбург», нет ни ГДР, ни СССР. Но машина-то есть, причем вполне живая и работоспособная. Как известно, жить в эпоху перемен нелегко, но ей, к счастью, повезло. **ЗР**



ОТ Б ДО Э

БМВ-340 выпускали в Айзенахе с 1949 года, с 1951-го – под именем ЭМВ-340. Довоенный 2-литровый мотор с двумя карбюраторами развивал 55 л.с. (с 1951-го – 57 л.с.), коробка передач четырехступенчатая. Автомобиль развивал скорость 120 км/ч.

Помимо седанов делали универсалы (по-немецки – комби), фургоны, санитарные машины, шасси, построили даже несколько автомобилей с правым рулем. До 1955 года сделали 21 249 автомобилей, в основном это были седаны (18 819 штук). В 1951-м завод произвел 8537 машин марки ЕМВ-340.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



ГАЗ-12,

он же ЗИМ, совершенно неординарен для своего класса. Его создали вразрез с тогдашними догмами проектирования большого автомобиля. Сергей Канунников вспоминает, как это было.



«МЕРСЕДЕС-АНТОС»

производители называют развозным грузовичком. Но нужен ли такой огромный автомобиль городу?



КТО ЭТИ ЛЮДИ,

которые собирают иномарки на российских заводах? Можно ли им доверять? Мы прошлись по цехам нескольких предприятий.



ПАРКОН

снимает неправильно припаркованные машины в автоматическом режиме. Можно ли оспорить его действия?



ДВОРНИКИ ГРЕЮТСЯ

не только от теплого стекла, но, оказывается, и сами по себе. Мы нашли пару образцов необычных щеток со встроенным подогревом.

ПОПРАВКИ.

В ЗР, 2013, № 1,

на с. 98–99 нарушен порядок подписей к фото двигателей. Правильный вариант приведен в электронной версии статьи **на сайте zr.ru.** Также допущена опечатка в подписи к фото **на с. 119.** Следует читать: **70 000 – 58 030 = 11 970 руб.**

ПРИНОСИМ ИЗВИНЕНИЯ ЧИТАТЕЛЯМ.



«ЛАДА-КАЛИНА»

похорошела внутри и снаружи. Но научилась ли она лучше ехать? За ответом наш корреспондент отправился в Тольятти.



«ДОДЖ-КАРАВАН»

и его ближайший родственник «Крайслер-Вояджер» – самые популярные минивэны вторичного рынка. Наш автор попытался купить беспроблемный автомобиль.

ТАГАЗ,



несмотря на серьезные трудности, возлагает надежду на «Акveллу». Читайте всё про самый необычный российский автомобиль.

«СУБАРУ-ФОРЕСТЕР»

серьезно не менялся пять лет. Но вот перед нами новая модель с оригинальной системой управления полным приводом X-Mode. Посмотрим, как работает эта штука.





«ШКОДА-ОКТАВИЯ»

изменилась кардинально – вплоть до перехода на совершенно новую модульную платформу. Что это означает на практике, проверил наш тест-пилот.